BRIC à BRAC
De BRIC & de BROC

Sommaire

A - Une journée très particulière
Une quinzaine d'heures, une centaine de km. à vélo …et presque marcher sur la lune

B - Pavés romains
A quatre roues ou en ligne droite, Clermont-Ferrand centre des roues molles.

C - La Flottille de Boulogne
1803-1805 Bateaux en série, machine à vapeur, pain et *kartofeln*

D - Graphologie du Petit Prince
De Salon-de-Provence aux Calanques, double hélice…

E - Semaine Sainte en Touraine
Les cloches reviennent de Rome ; le calendrier de ma grand-mère retarde

F - Le Linceul de Turin
Énigme scientifique, de Saint Louis à la numérisation tridimensionnelle

G - Alfred Gérente
Fils d'une Anglaise et d'un marchand de vins il se voue aux « vitreries »

H - Bibliothèque de l'honnête homme
Maurice M., se plongeait dans le *TOUT EN UN.* Et s'il avait eu ces livres…

J - Paléontologie du char de combat
La fonction crée l'organe (Ch. Darwin).

K - Le machin
De la défense de mammouth à la reine des Grandes écoles

L - Rentabilité des actes de guerre clandestine
Gaspillage ou nécessité

M - Règles d'engagement des formations irrégulières
Pragmatisme britannique ne reculant pas devant l'oxymore

N - Le *Mur de l'Atlantique* malouin
Antagonismes entre *Kriegsmarine* et *Heer*. Ils seront soumis à l'épreuve du feu…

O - Florilège de J.O.
George Washington a dit : *Par le Peuple et pour le Peuple*. En France, on pourrait dire c'est dans le J.O. et par le J.O. que la Vérité républicaine sort du puit ; pas toujours toute nue !

B■■
■■B

A

Une journée très particulière

minuscule **énigme CAPITALE**

J'avais rendez-vous avec mon « chef » dont j'ai oublié le pseudo. J'ai su plus tard qu'il s'agissait du capitaine Gouraud, fils d'un célèbre général de le Grande Guerre.

Nous étions convenus de partir nous retrouver à Sainte Clotilde, à la messe de sept heure, non par piété mais une filature sans être remarquée y était difficile.

Nous devions aller ensemble dans la banlieue nord. Après un contact avec un responsable nous nous séparerions.

Sur des vélos à bout de souffle nous visions de traverser la Seine au Pont Royal et de rejoindre la rue de Richelieu, puis viser la place Clichy.

La veille, j'avais eu

un message à porter avenue Junot ; du square Boucicaut à Montmartre, à 2 heure de l'après-midi, j'avais dû traverser le centre de Paris sans voir âme qui vive. Quand j'entendais une patrouille motorisée je me glissais derrière une porte cochère en attendant qu'elle s'éloigne. Ce long parcours dans la capitale déserte, sous un beau soleil d'août avait été pénible. Passée la place Pigalle je découvrais un quartier qui semblait de plus en plus joyeux. Au sommet de l'avenue, j'ai reconnu le point de contact : il y avait devant une boutique un grand Sénégalais en tenue kaki, chéchia rouge, bretelles de suspension et cartouchières, mais surtout fusil, baïonnette au canon !

L'expression douche écossaise était la seule applicable…

Ce matin, très tôt, nous avons vu que le Pont Royal était barré. Retour rue de Lille pour passer au Pont du Carrousel. Nouveau barrage allemand. En essayant chaque pont il fallut aller jusqu'au Pont d'Austerlitz pour atteindre la rive droite. Le canal était probablement la limite du périmètre contrôlé. En restant à l'écart nous n'avons pas été gênés pour aller, par la Plaine Saint-Denis, jusqu'à la cité royale. Peu de passants encore moins de cyclistes ; ce fut une longue trotte. Il faut aussi se rappeler que, depuis des semaines, nous étions très sous-alimentés.

Il me semble que le lieu du contact était une maisonnette d'éclusier marqué *La Briche,* sur un canal débouchant en Seine, proche de Saint-Denis.

Pendant que mon chef écoutait le compte rendu et donnait des consignes verbales, j'écoutais avant de repartir. Un gars me regardait ; il sortit et revint avec un gros morceau de pain portant un bon morceau de quelque chose ressemblant à du pâté ou à des rillettes. Quel bonheur. Le tonus revint.

Je terminais ce somptueux casse-croûte quand Gouraud me donna des instructions. Aller à Billancourt transmettre des ordres. On se méfiait du téléphone.

Me voilà de nouveau sur mon vélo, seul, à pédaler en suivant approximativement une boucle de la Seine. Je ne connaissais pas cette banlieue, avant de reprendre la route j'avais pu examiner une carte Michelin ; comme toujours mon repère était à cheval sur deux cartes.

J'avançais dans une verdure luxuriante ; il n'y avait presque pas d'immeubles et beaucoup de potagers. Le fil de fer étant introuvable depuis des années, les clôtures symboliques n'empêchaient pas de circuler à vélo en suivant la Seine à distance

A Billancourt, tout près du pont de Saint-Cloud, il y avait une usine de la SNCAN (ou quelque chose d'approchant) Société nationale de construction aéronautique du Nord. Depuis les nationalisations de 1936, les usines d'aviation avaient perdu les noms connus : Bréguet, Potez, Latécoère, Lioré- Olivier, Caudron, Bloch, Morane, etc.

Je fis ce dont j'étais chargé.

Puis long coup de fil à Gouraud en langage convenu quelques heures plus tôt. Dans les bureaux de cette usine on m'a aménagé un recoin bureau ; l'important était que une des deux lignes de téléphone aboutissait dans ce recoin. J'étais à bout de souffle ; on me donna une tranche de pain manifestement d'origine chleuh. L'agitation dans l'usine et autour d'elle montrait que les gens de Billancourt se sentaient presque libérés bien que les Allemands soient encore présents sur les rives de la Seine.

Le téléphone sonne, au bout du fil un inconnu me demande « si c'est vrai ». Je comprend mal ; il insiste, les chars de l'Armée Leclerc sont entrés à Billancourt par le pont de St-Cloud, Radio-Londres vient de l'annoncer …

Le gars qui commande le secteur, à qui je raconte cette histoire de fous, se met en quête d'un des nombreux FFI qui se sont rassemblés dans l'espoir de se voir confier des armes.

Pour le moment il n'y a pas d'électricité mais un gars aurait bricolé, avec des batteries d'engins allemands en atelier de réparation, une alimentation d'un petit poste de TSF.

Et, miracle, nous entendons un reportage d'un Français décrivant les chars kaki aux inscriptions jaunes avec des grands numéros de tourelles. A un moment il dit : « Et voici les pompons rouge de la marine qui s 'enfoncent à vive allure dans l'avenue de la Reine. »

Nous sommes à cent mètres de l'avenue, Les gars qui ont entendu le reportage sont totalement stupéfaits. Le téléphone ne cesse de sonner (comment ont-ils eu le numéro de cette ligne ?)

Ce fut au cours de ce jour inoubliable que tout bascula.

Le matin, clandestins évitant les barrages allemands des ponts de Paris. Le soir, à Billancourt, vainqueur et régnant sur des dizaines de soldats chleuhs qui se rendaient…

Que se passe-t-il réellement ? Il n'y a plus de brouillage allemand de la BBC. C'est bien l'émission *Les Français parlent aux Français…*

Qu'est-ce les marins auraient à faire à Paris ?

Retour complètement épuisé cité Vaneau. Il y a de l'électricité, la TSF fonctionne. Et une voix étonnante annonce « Ici la Radio nationale ! Les chars de l'Armée Leclerc sont à l'Hôtel de Ville ! Messieurs les Curés faites sonner vos cloches ! Paris est libéré ! »

Nous partons à pied vers l'Hôtel de Ville dans la nuit noire ; il y a de plus en plus de piétons marchant tous dans la même direction. Arrivés au carrefour rue du Four, boulevard St-Germain nous prenons la rue de Buci. Du Sénat des rafales de mitrailleuse battent le carrefour Buci , impossible de passer, de nombreux Parisiens avaient eu la même idée et renoncent ; c'est pas le moment de se faire tuer !

Nous tentons de passer autour du Luxembourg, finalement nous renonçons près de l'Observatoire et prenons les boulevards en direction de Duroc par le boulevard du Montparnasse pour reprendre la rue Vaneau. A la hauteur du square du Croisic nous tombons sur un astucieux barrage fait de tessons de bouteille, c'est plutôt bruyant… Et une lampe de poche s'allume, des FFI veillent. Je sors, tout fier, ma toute nouvelle carte d'identité FFI « Etat-Major du Général Revers - Commandant en chef des Forces de l'intérieur « Je l'ai reçue ce matin à la messe de 7 heures !

Je ne sais pas comment j'ai tenu le coup. Je ne sais pas combien de kilomètres à vélo et à pied j'ai abattu pratiquement sans manger sauf deux petits sandwichs.

Retour à Billancourt à l'aube, les gens sont tous fous. Au rond-point de l'avenue de la Reine, à une centaine de mètres du pont de Saint-Cloud, je vois passer un convoi énorme d'engins inconnus, verts avec des inscriptions jaune ; à un moment je vois que certains hommes portent le *bachy* des fusiliers-marins. C'est complètement fou ; le reportage d'hier est réalité ce matin !

Je ne saurai jamais l'explication de cette incroyable histoire. Nos avons été nombreux à entendre ce reportage avec 24 heures d'avance. Le détail des Fusiliers-marins sur des chars , détail ininventable, était confirmé le lendemain.

Dans la folie de cette fête de Saint Barthélemy, je n'ai pas cherché à élucider ce mystère et l'ai simplement remisé dans un recoin de ma mémoire. Plus tard j'ai échafaudé une hypothèse ; ce n' est qu'une hypothèse.

Dans la nuit du 5 au 6 juin 1944 les services de contre-espionnage américains sont alertés par un journaliste de Boston qui, bien toutes communications soient coupées, vient de recevoir un telex signé d'un jeune journaliste stagiaire annonçant le débarquement massif, sur les côtes françaises, de troupes alliées ; le message précise que les réactions allemandes semblent désordonnées.

Le journaliste, avant de publier la dépêche, a voulu avoir l'accord des autorités militaires. Le journaliste est immédiatement mis au secret sans explications. Les services sont très inquiets ; il y a sûrement un agent infiltré qui a essayé de prévenir Berlin.

En Grande-Bretagne qui vient de recevoir l'information, l'état-major des Opérations Combinées considère qu'il est trop tard pour changer le cours des événements. Mais il faut absolument retrouver l'agent allemand et lui faire dire comment il a eu des informations aussi *top secret.*

En moins de 48 heures l'enquête sera bouclée. Le jeune journaliste stagiaire voulait s'entraîner à l'utilisation d'un telex. Certain que toutes communications étaient coupées il s'est installé dans la salle de presse et a tapé un reportage imaginaire.

Quand José m'a raconté l'histoire, au printemps 45, cela m'a rappelé le reportage du 24 août 44. Cependant il y a une différence entre un texte imaginaire et un reportage sonore à la TSF.

Je n'ai aucune explication à donner à ce sujet. Tout ce que je peux affirmer c'est que cette histoire est vraie. Peut-être un jour quelqu'un connaîtra la clé de cette incroyable énigme.

B

Pavés romains

De longs préparatifs, études, analyses ont occupé quelques années sans savoir avec certitude si j'aboutirai à réaliser mon projet d'ouvrage sur Bibendum et la géographie urbaine du XX^{ème} siècle. En marge des divers fragments déjà rédigés, la présence évidente des tracés routiers, des traces visibles de la présence romaine, de l'Auvergne et de la roue, de bois ou de pneumatique ont rapproché dans mon esprit le pneu Michelin, César et Vercingétorix .

En guise d'introduction, songeant à Salvador Dali et à ses montres molles en gare de Perpignan, j'ai donc produit une sorte de *Potée auvergnate* où se mélangent des échantillons de réflexions saugrenues ; « le coq-à-l'âne est révélateur » disait un oncle viennois dont j'ai oublié le nom.

Mes braies dans la couche des Romaines
et mes cheveux sur la Choupe à Chésar
Vercingétorix.

Pour c.c : Jacques Perret

PAVÉS ROMAINS

La principale voie de transport, pendant des siècles, fut la voie d'eau. Rivières, fleuves, et cabotage maritime furent déterminant pour créer un marché des échanges. L'amorce d'une production alimentaire dépassant la consommation immédiate permit de dégager des surplus pouvant faire l'objet de troc. La valeur intrinsèque pouvait être minorée ou majorée selon le bonus ou le malus dus au transport.

Un troupeau de moutons capable de venir par ses propres moyens au lieu d'échange y gagnait de la valeur si tous arrivaient à bon port. Les produits pesants relevaient du flottage par des radeaux puis des embarcations.

Au Moyen-Âge il était généralement plus facile de déplacer la Cour royale que de transporter les quantités de ravitaillement nécessaires. La sédentarisation du pouvoir fut assez tardive (Louis XI)

Au XXI^{e}siècle encore les barges sillonnent fleuves et canaux, chargés de matériaux de construction et de produits énergétiques. Le renouveau des transports maritimes est dû à la « conteneurisation » et à la pression du prix du pétrole.

Mais l'ensemble du monde habité ne bénéficiait pas de réseaux navigables. La voie terrestre s'imposait alors. Le Nouveau Continent, bien qu'ignorant la roue, créa des réseaux routiers. Les Indiens d'Amérique du Nord, profitant des chevaux introduits par les Conquistadors, usèrent largement d'une sorte de traîneau frottant le sol, il en résulta des pistes reliant les rivières navigables avec des embarcations légères. En Amérique du Sud les piétons permirent un développement des échanges aboutissant à des ensembles urbains impressionnants.

Si l'Asie connut des échanges importants, les longs trajets terrestres amenèrent le développement de pistes caravanières partout où les grands fleuves tels Indus, Ganges, Yang Tsé, etc. ne pénétraient pas. Le gigantesque canal creusé par des milliers de paysans est moins connu que la Grande Muraille, mais, contemporain, il lui est comparable dans son

développement ; reliant les deux fleuves principaux il permit des transports à l'abri des pirates malais de Mer de Chine.

Le réseau fluvial sibérien orienté vers le Nord et dont les parties gelées obturaient les embouchures pendant les longs hivers, n'a pu se développer que partiellement et au rythme des saisons.

Mésopotamie développée grâce à ses deux fleuves, Egypte « don du Nil », Grèce aux rivages tellement étendus que le cabotage répondait à tous les besoins, on comprend que ce soit à Rome qu'une toile d'araignée routière prit naissance.

Les grandes voies reliaient la Ville à l'Empire. Ce qui est traditionnellement reproché aux réseaux routier et ferroviaire français ne date pas de la monarchie ; Rome centralisatrice permettait à la *Pax romana* de protéger le monde connu. Si les camps des légions étaient fortifiés au temps des grandes conquêtes, l'empire avait repoussé au Danube, au Mur des Germains, à l'estuaire des fleuves de la Gaule belgique et à la Muraille bretonne face aux Pictes les limites de son territoire. Quand les coups répétés des Barbares achevèrent un monde qui ignorait encore sa propre mort, les cités dépeuplées exploitèrent les monuments publics en carrières de pierre pour improviser les fortifications urbaines que la Paix romaine avait rendues inutiles.

Comme dans un vêtement trop grand, des populations clairsemées devaient abandonner les espaces inutiles. Forum, Thermes, Arènes, villas étaient envahis par la végétation.

Pourtant les traces des légions restèrent visibles par delà les siècles. Les voies romaines sont souvent encore lisibles sur les cartes les plus récentes.

Deux aspects de ce gigantesque réseau méritent une étude : technique de construction et tracé.

La construction de la chaussée, encavement, hérisson de pierres sèches et dallage de surface était conçue pour défier les siècles. La surface de roulement était souvent fabriquée avec de larges pierres plates qui étaient surdimensionnées par rapport au roulage. L'ensemble,

hérisson de pierres posées à la main, calées les unes aux autres, et, par dessus, le dallage à grand échantillon, ne reçurent, pendant des siècles, que de petits charrois. Passages de légions se déplaçant à pied, cavaliers (sans étriers ni fers, rappelons-le) chariots a un seul essieu (sans collier d'attelage, rappelons-le) ne représentaient pas un fort trafic. Pourtant on remarque parfois de profondes ornières dans la pierre, signe d'une utilisation intense et d'une unification (nous dirions maintenant normalisation) de l'écartement des roues de l'unique essieu. Ces ornières sont la preuve de l'excellence de la construction ; les milliers de passages nécessaires à ce creusement attestent de la solidité de la chaussée qui a défié le temps.

Si le char à essieu unique est connu sur tout le pourtour méditerranéen, les Egyptiens connaissaient le char de guerre bien avant que les jumeaux aient été sevrés par la louve mythique. Les charrettes à deux essieux, à quatre roues, étaient rares. On en voit représentée sur la Colonne Trajane. Les roues avant et arrière sont de même diamètre, disposition normale avec deux essieux identiques. Le système de l'avant-train orientable n'avait pas encore été inventé. Ces lourds chariots n'étaient utilisables qu'avec des attelages de bœufs. Avant la diffusion du joug frontal, système qui dure encore, les bœufs étaient déjà attelés par paire avec une préfigure du collier d'épaule. Mais les chevaux, eux, en étaient encore à la courroie étrangleuse s'appuyant sur la carotide ; dès qu'un effort était demandé à la bête, celle-ci relevait la tête pour échapper à la strangulation et perdait l'essentiel de sa force. Le cheval monté pouvait se déplacer assez rapidement sur une voie pavée, limité seulement par l'assiette du cavalier ignorant l'usage de l'étrier. Ce sont les Mongols du Grand Khan qui introduiront cet accessoire indispensable au combat monté. Il y avait un autre handicap à l'utilisation intensive des chevaux, l'usure des sabots sur le pavement des voies. La qualité même de la chaussée était un inconvénient pour les montures. Il faudra la généralisation des forgerons et maréchaux-ferrants pour fabriquer et utiliser le fer à cheval.

Les bœufs avaient une force de traction énorme, surtout lorsque le joug frontal devint la règle. Atteler une paire de bœufs à une charrette d'un essieu représentait un gaspillage de force motrice et un allongement des délais de parcours, le rythme du bovin étant inférieur à la vitesse d'un homme au pas. L'usage du char à quatre roues pouvant porter de lourdes charges compensait la lenteur de l'attelage. Cet ensemble composé du véhicule lourdement chargé et d'une force de traction énorme allait révolutionner l'utilisation des voies romaines. Mais ces équipages à deux essieux n'étaient utilisables qu'en ligne droite ; les roues n'étant pas orientables, tout devait être fait pour éviter les changements de direction. Ceux-ci nécessitaient de faire riper, à la force des bras, le lourd engin pour l'aligner dans sa nouvelle direction. Cette opération obligeait parfois à décharger la cargaison pour faire le changement d'orientation. On comprend pourquoi les voies romaines escaladaient parfois des pentes abruptes plutôt que d'avoir à tourner. Les tracés rectilignes sur des dizaines de milliers de pas, quel que soit le relief, correspondaient à une solution raisonnée du problème.

L'Italie conserve de nombreux tronçons de routes utilisant les fondations de chaussées bimillénaires. En Europe septentrionale, et déjà en France, les itinéraires ont souvent été abandonnés, parfois simplement déplacés, et cela dès le Moyen Âge. Pourtant la technique de construction était partout la même, les variantes ne portant que sur le matériau disponible. Souvent de lourdes dalles jalonnent encore l'ancien tracé pourtant abandonné. La ruine de certains tracés ne s'explique pas par une usure du pavement.

L'explication de la durée de vie différente en bordure méditerranéenne et en Europe du Nord a une explication météorologique appliquée à une technique de construction.

L'Italie, sauf exceptions, ne connaît pas les longues gelées après des pluies abondantes. Ces conditions sont beaucoup plus courantes dans des zones plus continentales. Ce sont pourtant à ces conditions qu'on doit la dégradation des chaussées, encore maintenant.

Une chaussée bien construite comporte obligatoirement des fossés de drainage profonds de chaque côté. Quelle qu'ait été la qualité de la

technique romaine, le climat ne rendait pas nécessaire le creusement de fossés. Dans les régions plus exposées à ce genre d'intempérie, le cycle n'a été compris que depuis quelques décennies. Des pluies abondantes imbibent la chaussée, aussi bien surface de roulement que fondations. Puis le temps passe au froid, gelées fortes et prolongées, les routes restent praticables. Arrive un redoux, la chaussée se réchauffe, la glace tourne à l'eau, la chaussée devient une « soupe » que le moindre charroi déforme. Même s'il n'y a pas plusieurs cycles de dégel et regel, le trafic défonce une chaussée qui n'a plus de cohésion. Un trafic léger est supportable, un trafic lourd détruit complètement des cantons entiers, chaussées et fondations. C'était ce phénomène qui imposait des restriction de circulation connues sous le nom de *barrières de dégel* pour les secteurs où la route n'avait pas été mise *hors gel*. Des charrois légers ne détruisent pas les voies construites sans précautions particulières ; une surcharge peut détruire presque instantanément un corps de chaussée au moment du dégel, sans aucun signe d'alerte.[1]

Durant la vingtaine d'années suivant la fin de la Deuxième Guerre Mondiale, le réseau routier très éprouvé par les années sans entretien malgré un usage intensif, il y eu d'innombrables chantiers de remise en état des routes comportant la mise hors-gel.

Sur les voies romaines, lorsqu'une chaussée était ponctuellement dégradée par un redoux suivant pluies abondantes et gel brutal, la réparation rapidement effectuée, le plus souvent par la pose de dalles de fort échantillon, donnait satisfaction… jusqu'au prochaine épisode pluie, gel, redoux. En effet le climat latin n'avait pas nécessité que les ingénieurs cherchent et trouvent la parade. Elle était assez simple. Des fossés profonds, de chaque côté de la chaussée, auraient permis de drainer rapidement les précipitations, avant même que le corps de route ne gèle en profondeur. Pour les routes modernes, un voile d'étanchéité entre la surface de roulement et la fondation est nécessaire.

[1] L'hiver 2008 – 2009 marqué par des gelées sévères a vu réapparaître, avec le redoux, les barrières de dégel sur le réseau secondaire, surprenant beaucoup d'usagers

L'épaisseur moyenne d'une chaussée d'autoroute, en France, atteint au total 40 cm et atteint par endroit 60 cm. En Allemagne, l'épaisseur des *Autobahn* est toujours supérieure à 60 cm, atteignant parfois 80 cm. Le climat Outre-Rhin est plus continental qu'en France.

Les pistes d'aéroport recevant des longs courriers dépassent le mètre.

Retour aux voies romaines. Le déclin et la chute de Rome eurent un effet progressif qui ne fut pas forcément perçu par les populations. Des chroniqueurs écrivaient sur des événements vieux d'un siècle et demi, tel Grégoire de Tours écrivant sur Martin de Tours. Avec notre recul on mesure mal les effets de la perspective.

Les innombrables charrois alimentant Rome en vin, en grains, d'où l'importance des amphores, mais surtout de l'invention gauloise : le tonneau, disparurent. Des tronçons de ces voies continuèrent d'être utilisés pour du trafic local, mais le mode de transport évolua, ou plutôt régressa. La voie fluviale retrouva sa place, mais surtout ce sont les animaux de bât qui se substituèrent aux charrettes. Anes et mulets n'avaient besoin qu'une d'une trace, d'un chemin muletier pour progresser en longues caravanes. Les tracés romains restèrent en service, les mulets pouvant grimper les pentes raides des tracés rectilignes.

On trouve parfois des routes actuelles longeant de très près les restes de voies romaines.

Les réparations anciennes faite par rechargement de la chaussée avec des dalles épaisses et lourdes n'avaient aucune efficacité contre le gel, mais rendaient plus difficile l'unique solution connue au Moyen Âge : reboucher les trous avec du matériau local. Les sections rechargées avec des empierrements massifs redevenaient plus difficiles à remettre en état après un déchaussement par le gel. Les utilisateurs prirent l'habitude de contourner les parties les plus défoncées et tracèrent progressivement un chemin parallèle. L'entretien des routes, pendant des siècles, se résumait à combler les fondrières les plus profondes. La Fontaine décrit bien les difficulté du coche auquel la mouche n'apporte rien.

Le maintien en état de viabilité fut un problème récurrent jusqu'à la fin de la Guerre de Cent ans. Louis XI , voulant construire un réseau de messagers, ancêtres de la Poste, imposa la remise en état et l'entretien des

routes aux riverains ; ce fut un impôt en nature : la corvée. La réparation des routes consistait boucher avec des cailloux les fondrières les plus importantes en espérant éviter les incidents ou accidents les plus courants : renversements entraînant rupture de ressort, d'essieu, de roue ou de brancards. Au début du règne de Louis XVI une réforme introduisit la possibilité de racheter la corvée en nature par un paiement en numéraire.

C'est Trudaine, Grand Maître des Ponts et des Chaussées qui organisa le service. Un magnifique tableau de Vernet montre en détail les moyens mis en œuvre pour créer une nouvelle route. Pour mesurer l'ampleur sans précédent des constructions de routes royales, la carte de France de Cassini montre par ses nombreuses gravures sur cuivre l'étendue du réseau des routes royales (impériales puis nationales) couvrant la plus grande partie du royaume. Lorsque l'Assemblée décida le découpage en départements, districts, cantons et communes, c'est la durée du trajet jusqu'au chef-lieu qui délimitera ces nouveaux découpages administratifs.

Jusqu'à la création d'un ensemble autoroutier, la France resta largement en avance en matière de routes. A partir du réseau créé par l'ancien régime la modernisation créa peu de nouvelles routes, consacrant ses efforts à la modernisation des tracés existants. Chaussées blanches du système de Mac Adam, pavés dits d'échantillon, gros cubes de grès revêtant, aux abords des villes, les sections les plus fréquentées, apparition du goudron qui, entre les deux guerres mondiales, modifia progressivement le paysage routier, plus de poussière, reflets luisants sous la pluie, silence (relatif) des pneus remplaçant les roues cerclées de fer sur les pavés, moteurs à essence, il faudra l'après deuxième guerre mondiale et le Plan Marshall pour provoquer la disparition assez rapide des attelages ruraux. En corollaire, le crottin de cheval disparut des chaussées, entraînant une raréfaction des moineaux.

La modernisation ne se limita pas au corps de chaussée. Dès le Premier Empire les bas-côtés devaient être dégagés, les plantations d'alignement entretenues et développées, l'approfondissement et le curage des fossés renouvelés souvent. D'innombrables chantiers

d'amélioration des tracés, écrêtements, déviations, dégagement de visibilité des virages, remplacement de passages à niveau, modernisèrent le meilleur réseau d'Europe (les Suisses ignorent souvent l'importance des bas-côtés).

La signalisation routière, plaques de fonte illisibles scellées au mur des maisons de carrefour fut totalement changée à l'initiative de clubs automobiles, animés par des constructeurs qui se substituèrent autant à l'administration qu'aux usagers. Citroën plaça ses chevrons jaunes du fond bleu sur de nombreuses tôles émaillées ; mais ce fut un manufacturier auvergnat, Michelin, qui assura le réseau complet de la signalisation routière : bornes, plaques, murs faits de dalles de lave émaillées, Auvergne oblige…

Le même manufacturier créa, dès avant la Grande Guerre des cartes routières inimitables au 1/200 000. Inimitables certes, mais indispensables également. Enfin, le dernier mais non le moindre, le Guide Michelin rouge, et ses accompagnateurs, les guides touristiques verts.

Le seul secteur que Michelin n'a jamais cherché à annexer, c'est la signalisation horizontale, bandes jaunes puis blanches, traits continus ou discontinus, pré-signalisation. Cette signalisation horizontale est trop liée à la sécurité pour que l'administration abandonne ses prérogatives alors même que la signalisation verticale élimine progressivement bornes, plaques et murs Michelin au profit d'équipements définis .au Journal Officiel.

Est-il vraiment indispensable de publier au J.O. le détail des signaux routiers ?

Retour aux chaussées. Le pavé d'échantillon en grès de gros module, cernant les grandes villes, était presque inusable sous les roues cerclées d'acier. Plus le diamètre des roues est grand, moins il est sensible aux irrégularités de la surface. Les grandes roues n'étaient pas sollicitées de manière excessive par le bombement du pavage. Les premiers auto-camions, aux roues à bandage et à transmission par chaînes, étaient assez robustes et lents pour utiliser sans inconvénients majeurs des chaussées pavées. Un autobus à bandages passant dans la rue faisait vibrer

perceptiblement un immeuble de six étages. Le bruit du moteur occultant celui des roues sur le pavage. Les progrès des moteurs ont abouti à ce que le bruit des pneumatiques sur les chaussées dépasse le bruit des moteurs. Le progrès, en cours, sera de réaliser des chaussées anti-bruit.

Que ce soit sur les voies de banlieue ou dans les rues de Paris, les pavés de grès étaient de plus en plus mal tolérés. Macadam imbibé de goudron répandu à l'arrosoir, gravillon baigné d'asphalte et soumis au rouleau compresseur à vapeur, tout a été tenté. Qui, à Londres, a imaginé le pavé de bois ? Ce fut un succès sans précédent. Paris aussi voulut bénéficier de cette idée nouvelle. Le pas ou le trot étaient peu bruyants, les roues, même cerclées d'acier, faisaient peu de bruit. Les roues des fiacres étaient garnies d'une bande de caoutchouc, même les roues de camion à bandage, de plus en plus rares, étaient silencieuses comparées au bruit antérieur. Quand aux voitures automobiles roulant sur pneus, c'était silencieux et confortable. Les pavés, des blocs d'épicéa (cotes approximatives : 20 x 10 x 5) imprégnées de goudron, étaient posés sur lit de sable de quelques centimètres, posé sur une fondation de gros béton. Le lit de sable et le bloc de bois permettaient de réaliser une surface parfaitement réglée, sans aspérité aucune. L'époque où les familles aisées, quand un malade résidait à domicile, faisaient poser et remplacer un tapis de paille devant la maison pour épargner au patient le bruit de la rue, cette époque était terminée grâce au pavé de bois.

Il y avait pourtant quelques inconvénients imprévus. Les chevaux normalement ferrés et attelés à une lourde charge peinaient parfois sur le bois mouillé ; à la moindre côte il arrivait que le cheval patine et s'abatte comme s'il y avait du verglas. Un cheval à terre provoquait immédiatement attroupement et embouteillage, surtout s'il fallait d'abord dételer pour le relever.

Le matériau pouvait aussi avoir des comportements imprévus. Par un fort orage, en juin 1937, j'ai vu l'ensemble de la chaussée de bois de la rue du Four, à partir de la rue de Rennes jusqu'à la rue Bonaparte, partir en flottant sur la nappe d'eau que les bouches d'égout n'arrivaient pas à évacuer. Tous ces pavés entassés au carrefour avaient un petit air de barricade du tableau de Delacroix. Sept ans plus tard je verrai dans le

quartier de « vraies » barricades aussi peu redoutables que celle de l'orage.

Avant de poursuivre ce panorama des revêtements de sol routiers et urbains, une confession concernant les pavés de bois. L'hiver 1949, habitant le XV^{e}, et heureux privilégiés ayant un logement, petit et sans confort peut-être, mais dont nous étions locataires, nous disposions d'un poêle à bois pour chauffer la pièce du berceau de notre fils aîné. L'hiver fut rude, les moyens étaient limités. Il m'est arrivé, certains soirs, d'aller sur des chantiers de voirie, encadrés de barrières rouges et blanches et éclairées que quelques lanternes souvent éteintes par le vent. Un peu partout les pavés de bois étaient enlevés à cause de nombreux carambolages dus aux pneus usés sur ces chaussées glissantes. Avec un gros sac de montagne j'allais dans le coin le plus mal éclairé pour prendre des pavés de bois déposés en tas, avant évacuation. Rapportés à l'appartement et discrètement refendus avec une hachette, ils alimentaient le poêle sans bourse délier. Quand les fins de semaines étaient difficiles à boucler, la rapine de ces blocs de bois permettait quelques économies. Certes ça ne valait pas de bonnes bûches de chêne sec, ça brûlait plus vite, ça fumait, mais c'était gratuit.

Le goudronnage sur une chaussée de gravier fut alors la règle. La marmite à goudron avec sa manivelle mélangeuse, son bec verseur fermé par un portillon en guillotine, les paveurs allant remplir, à la goulotte, leur seaux de bois pour aller s'agenouiller, le genou protégé, et étaler le goudron avec un lissoir de bois, c'était un spectacle familier dont certains ne se lassaient pas, appréciant l'odeur forte de la marmite à goudron avec son foyer ronronnant et sa fumée odoriférante.

Il fallut un certain temps pour que les services de la voirie arrivent à réparer et unifier les revêtements de chaussées. A la limite de la ville et des communes de banlieues, au-delà des portes et des boulevards des maréchaux, il resta longtemps une sorte de *no mans' land*, avant la construction du périphérique, où on voyait encore quelques restes de pavés d 'échantillon en grès, quelques tronçons de rails de tramway, quelques pavés de bois oubliés, quelques pavés en ciment. Un échantillonnage complet des systèmes successifs subsista longtemps,

comme des couches archéologiques, sur l'ultime tronçon de la rue de Vaugirard, du boulevard Victor à la commune d'Issy-les-Moulineaux.

Après la guerre, de nombreux chantiers s'ouvrirent pour remplacer par une solution commune, les pièces et morceaux du patch work constituant le pavé de Paris. Le choix, destiné à durer longtemps, se fit sur des revêtements en pavés mosaïque. Les paveurs, guidés par des cordeaux matérialisés, posaient les petits cubes de granite en éventail, reculant au fur et à mesure de la pose sur lit de sable. Chaque pavé d'extrémité s'appuyait sur le sommet du motif suivant. Par des arcs de plus en plus resserrés l'éventail se ramenait à trois pavés à partir desquels de nouveaux quarts de cercle encadreraient de nouveaux éventails. Ce grand travail d'unification des chaussées, correspondant à une redistribution des revêtements de trottoirs, grandes dalles de granite au tracé reposant sur un calepinage, dans le centre de Paris, asphalte datée des trottoirs périphériques, bordures de trottoir en fortes sections, tour des troncs des arbres d'alignement cerclé de pièces de fonte perforées. Les derniers clous des passages cloutés supprimés, la peinture venant marquer les passages piétons ou passages protégés, Tout semblait aller pour le mieux dans le meilleur des mondes quand le pavé de granite se transforma en projectile. Certes les années trente-trois trente-quatre, puis 1936, avaient connu des soulèvements populaires ; l'aménagement, par l'Occupant, de barrages de rails coupants rues et avenues, et de micro-blockhaus au ras des trottoirs, avaient laissé longtemps des traces. Août 1944 avait vu les Parisiens jouer aux barricades ; jouer avec des morts et des blessés, mais jouer quand même à construire des barrières symboliques que n'importe quel char aurait pulvérisé s'il en avait reçu l'ordre. (en quelque sorte l'anti-*Tien an Men*)

La grande crise de mai 1968 fut néfaste pour les chaussées. Les pavés (10 x 10 x 10) étaient à portée de mains ; sans outillage les émeutiers sortaient facilement les munitions inépuisables fournies par la voierie. Voitures renversées et incendiées donnaient une base solide, défensive mais les pavés à portée de mains donnaient facilement des armes…

Avant même de retrouver de nouveaux sujets à replanter pour remplacer les arbres abattus, sacrifiés à la défense des « franchises universitaires », la voirie entreprit un vaste chantier de couverture des pavés mosaïque avec de « l'enrobé bitumineux ». La raison affichée, réelle mais secondaire était que les chaussées d'enrobés étaient moins bruyantes que le pavement de granite. Le véritable but recherché était bien différent. Les célébrants anciens combattants de 68 n'évoquent pas les « répliques sismiques » qui accompagnèrent les efforts du nouveau ministre de l'Education national, Edgar Faure, ancienne personnalité de la IV^{e} république, roi du slalom, girouette expliquant sérieusement que les girouettes ne changent pas, seul le vent change.

Ménageant la chèvre et le choux, accordant des diplômes sans examens, donnant des promotions aux pires démagogues du corps enseignant, faisant évacuer *manu militari* l'Odéon, centre des *Katangais* les durs de la révolution prolétarienne, Edgar réussit à faire repartir un monde universitaire qui retourna vite dans ses habitudes. Quelques attardés tentèrent de se rejouer les heures de gloire, le Boul'Mich' et la rue Gay-Lussac ne fournissaient plus les pavés endormis sous une épaisse couche de gravier malaxé à chaud et répandue avec une grosse machine chenillée qui assurait une planéité remarquable.

Au début du troisième millénaire, résumons-nous. Les pavés romains ayant garni, entre autres, la *Via Inferior*, la rue St Jacques (menant aux enfers !) puis à Denfert, disparurent avec la Lutèce gallo-romaine. Des siècles plus tard les étroites rues de la cité royale étaient de simples pistes boueuses à la mauvaise saison, poussiéreuse aux beaux jours, dangereuses par tous les temps en raisons des miasmes et des bêtes errantes. Un roi, Philippe-Auguste, résidant souvent dans sa capitale, décida de faire paver les rues principales où un de ses fils avait été accidenté. Désormais seuls les porcs du couvent St Antoine, à cause de leur patron, furent autorisés à continuer de chercher leur nourriture dans les tas d'immondices accumulés dans les rues.

Progressivement les pavements en pente vers le ruisseau central se généralisèrent. Les classes sociales étaient manifestes : il y avait ceux qui

« tiennent le haut du pavé » et les autres qui marchent dans les excréments.

Les rois successifs aimèrent plus ou moins leur capitale, les travaux somptuaires connurent naturellement des aléas financiers. Certains souverains veillèrent aux liaisons avec Vincennes, d'autres avec Fontainebleu, St Germain et naturellement avec Versailles. Le centre royal parisien entre Tuileries et Louvres, était encombré de bâtiments sordides, de ruelles coupe-gorge. Le premier attentat à la voiture piégée eut lieu rue St Nicaise, le Premier Consul était visé par les royalistes de Cadoudal. Déjà le roi Henri, pris dans un embouteillage en sortant du Louvres dans son carrosse, avait été poignardé à mort par Ravaillac.

Il faudra attendre le XIX^{e} siècle pour que les pavages fournissent les matériaux des barricades des révolutions successives ; le Second Empire, Haussmann, Alphand, Belgrand, sous l'impulsion vigoureuse de Napoléon III, fut équipé de réseaux d'eau, d'égouts, d'éclairage public. C'est la III^{e} République qui réalisa, à la pelle et à la brouette, l'essentiel du métro. Ces travaux incessants provoquèrent de nombreuses expérimentations ; chaussées en béton, chaussées en pavés de ciment, pavés céramiques (véritables patinoires) d'un jaune nauséeux, mais les matériaux ayant marqué les Parisiens se résument à quatre : Grès, asphalte, bois et granite.

Septembre octobre 2008

B
B

C

La Flottille
de Boulogne
1803 1805

Autant nous sommes renseignés sur la construction de la flotte de débarquement que Guillaume le Bâtard utilisa pour conquérir la Grande-Bretagne, autant la documentation sur la préparation de l'invasion des Îles britanniques par Napoléon est rarement évoquée.

La Flottille de Boulogne

L'exceptionnel témoignage, vrai film documentaire, qui est exposé à Bayeux donne une idée assez précise des techniques de charpenterie navale, mais aussi de l'armement embarqué et de l'avitaillement permettant à l'armée normande de manœuvrer face aux Saxons.

L'*Invincible Armada*, curieuse forme de cortège nuptial de Philippe d'Espagne allant conquérir sa fiancée, a laissé ses traces dans la géographie française : les rochers du Calvados, ne seraient qu'une déformation patoise du *Salvador*, la nef amirale qui fut jetée sur ces récifs de la baie de Seine après la terrible tempête qui dispersa les Espagnols. Un département et une eau-de-vie fameuse nous sont restés en héritage.

L'opération *Seelöwe*, souvent appelée « Otarie », fut l'objet de l'O.K.W.Weisung n° 3, la Directive suprême du Commandement supérieur des Forces allemandes, au début de juillet 1940. C'était l'ordre de rassembler hommes et moyens pour débarquer en Grande-Bretagne, aussitôt après l'effondrement de l'armée française. Après le rembarquement de Dunkerque, l'armée britannique se préparait à se battre avec des fusils de chasse, l'essentiel de son armement étant resté sur le continent.

Seul contre tous, le *Generaloberst* Milch avait recommandé au Führer, dès le 31 mai, de monter immédiatement une opération de débarquement en Angleterre, alors même que la nasse de Dunkerque n'était pas encore complètement fermée. A ce moment-là, aucune force cohérente n'existait dans les Iles britanniques, les troupes qui allaient être évacuées, sans armement, des plages du Pas-de-Calais ne représentaient pas un obstacle ; quant aux troupes françaises, la ligne de front qu'on tenterait d'établir sur la Somme avec des unités disparates démontrerait rapidement que depuis la défaillance de l'armée Huntziger dans les Ardennes, elles ne représentaient plus une force utilisable, malgré le courage que certains combattants montreront jusqu'à l'effondrement total.

Il est maintenant courant d'entendre dire que Hitler n'a jamais eu l'intention de franchir le Pas-de-Calais. C'est aussi ce qu'on dit de l'Empereur, après la marche foudroyante menant la Grande Armée de Boulogne à Ulm, Vienne et Austerlitz. Mais la construction d'un ensemble de navires de débarquement démontre que ce sont les erreurs et les malheurs de l'amiral de Villeneuve qui ont bel et bien forcé Napoléon a abandonner son projet de *descente* en Angleterre alors qu'il avait réuni les moyens d'une campagne terrestre.

La défaillance de l'escorte indispensable pour franchir la vingtaine de lieues marines séparant les ports d'embarquement de la plage où les divisions d'infanterie, les brigades de cavalerie et les batteries d'artillerie pourraient se déployer amènera le Général de Marengo à devenir l'Empereur victorieux à Austerlitz.

Sauf à la fin, à Waterloo, (et à l'embarquement sur le *Bellérophon*), l'Emperuer n'arrivera pas à l'affrontement direct avec le Royaume-Uni. L'occasion de Boulogne ne se représentera plus.

Le Camp de Boulogne

Le Premier Consul voulait la paix en Europe, depuis l'échec de l'expédition d'Egypte et la défaite navale d'Aboukir.

Pour pouvoir négocier avec le gouvernement britannique en position d'égalité il rassembla face aux côtes du Kent une armée pouvant menacer l'Angleterre. Liquider les séquelles du rêve égyptien devait permettre de rétablir la paix en Méditerranée, ce qui lui donnerait la possibilité de reprendre son projet à peine esquissé de descente à Alger pour en éliminer les pirates barbaresques.

Le Traité d'Amiens aboutit à terminer dix ans de guerre en Europe ; à son annonce la population française fut soulevée d'enthousiasme. La paix retrouvée aussi bien en France qu'à l'étranger, le Général Bonaparte devenu Premier Consul allait mettre fin à des années de désordres.

Depuis l'échec de l'expédition d'Egypte et la bataille navale d'Aboukir il fut amené à renoncer à son projet de pacification de la Mer Méditerranée. Cela aurait passé par le contrôle de Malte, Alger et Salé (Rabat) puisque Gibraltar était inexpugnable. Il avait alors à peine esquissé les grandes lignes d'une descente à Alger pour éliminer les pirates barbaresques colonisateurs du Maghreb.

Mais la Paix d'Amiens ne dura qu'un an.

Changeant son fusil d'épaule, si on peut utiliser cette expression, il commença des préparatifs pour aller chasser l'ennemi hors du continent européen : le Royaume-Uni. Les souvenirs de la Guerre d'Indépendance américaine étaient encore tout proches, l'ennemi héréditaire c'était Albion dont la politique traditionnelle était de semer la zizanie sur le continent.

L'armée française surpassait celle de la monarchie bicéphale de Vienne, même avec l'improbable renfort de l'armée prussienne. Face à la minuscule armée du Roi George, les Français n'avait qu'un ennemi à vaincre : la Mer du Nord.

La Flottille

Le Premier Consul décide de faire préparer une flottille d'invasion. Vision de terrien peut-être, mais avec un peu de chance et une marine encore redoutable, si vents et marées étaient favorables, la

traversée pouvait permettre de mettre à terre une force infiniment supérieure à celle que George, Roi d'Angleterre pourrait réunir.

C'est Lacuée, citoyen-ministre de la Guerre, qui reçoit les instructions de Bonaparte ; à lui de les faire exécuter.

De Cherbourg au Texel, port des Provinces-Unies, on procède à un recensement des navires capables de flotter et par acquisitions et réquisitions ceux-ci sont confiés aux arsenaux et chantiers navals afin d'être adaptés à leur mission de transports de troupes, d'armement et de ravitaillement. Non seulement les coques de navires de haut bord sont préparées, mais des bateaux de faible capacités sont également modifiés.

Le projet de descente devait permettre le débarquement d'un corps irrésistible. Une multitude des transporteurs était nécessaire et la meilleure manière de submerger l'ennemi était d'être capable de transporter la totalité des effectifs sans navette entre la France et l'Angleterre. La première traversée était déjà risquée puisque soumise aux imprévus du temps, mais s'il fallait en outre que la flotte retourne sur la côte française et reparte vers la tête de pont, on triplait les risques de mauvais temps.

La seule solution était donc de créer une flottille de bateaux spéciaux suffisamment nombreux pour déposer en une seule fois l'ensemble de l'armée, les coques récupérées étant réservées aux transports complémentaires, approvisionnement de seconde priorité, compléments d'effectifs et d'armement.

Lacuée entreprit l'inventaire de tout ce qui pouvait flotter, bateaux de pêche, pataches et caboteurs côtiers. Il envoya également des missions à Brest, Saint Malo et Granville afin d'évaluer les disponibilités.

. Dans le même temps on se préoccupa des besoins en bois de construction. L'inventaire des forêts de l'ouest breton, normand et picard était inquiétant. Les « biens nationaux » achetés souvent à vil prix, le paiement étant effectué en assignats sans valeur, avaient souvent été saignés par des coupes claires pour un profit rapide, sans soucis de gestion forestière. La pénurie de bois pouvait paralyser les projets du Premier Consul.

Après l'échec de la Paix d'Amiens et la reprise des préparatifs de descente en Angleterre, Lacuée envoya des émissaires bien pourvus

en or pour aller en Italie romaine acheter les bois qui étaient habituellement vendus aux constructeurs britanniques.

Un groupe d'ingénieurs en construction navale fut chargé de proposer les plans des bateaux spéciaux à fond plat

L'objectif était la mise à terre de 160 000 soldats, 9 000 chevaux, des canons, des armes et des munitions, ainsi que des vivres pour tenir 15 jours avant de pouvoir vivre sur le pays.

Pour faire franchir le Pas-de-Calais à ce corps expéditionnaire, une flotte de transport devait être constituée. Le recensement des coques existant dans les ports français et bataves confirma rapidement la nécessité de construire la plus grande partie de cette flotte d'invasion.

Les quantités nécessaires étaient immenses :

on devait prévoir 2 000 bâtiments ayant 16 000 marins à bord. Il était possible d'armer environ 800 bateaux soit acquis auprès d'armateurs au commerce, soit récupérés parmi les navires de guerre de divers rangs amarrés dans les ports sous surveillance et menace de la croisière anglaise. Il fallait donc faire construire 1200 bateaux à fonds plats.

Le projet nécessitait aussi des financements exceptionnels. La popularité de Bonaparte plébiscité Consul à vie entraîna plus ou moins spontanément un mouvement de participation volontaire des villes et départements au financement de la flottille.

Paris finance un navire de 120 canons, Lyon offre un vaisseau de cent, Bordeaux, quatre-vingt, Marseille, soixante-dix. Le Loiret donnera une contribution volontaire de 300 000 francs, le coût d'une frégate de trente canons. Le département de la Gironde souscrit pour un million six cent mille francs. Coutances, Bernay, Louviers, Valognes financent des bateaux à fond plat de 8 000 à 20 000 francs

La république italienne offre au Premier Consul quatre millions pour deux frégates : *Le Président* et *La République-Italienne*

Le Premier Consul avait fixé à Lacuée, son ministre de la Guerre, le programme des fabrications à effectuer pour rendre possible cette

« descente » en Angleterre selon la terminologie de l'époque pour parler d'un débarquement..

Pour la flotte existante les chantiers devraient faire les adaptations indispensables, mais la flotte à créer devait être construite très vite. Pour cela les bâtiments seraient construits « en série », même si ce terme n'existait pas.

A défaut du terme , la notion existait bien.

L'artillerie avait été transformée depuis Gribeauval, sous Louis XVI. Il avait choisi d'uniformiser pièces, affûts, fourgons et caissons. L'interchangeabilité des éléments comme les roues, les harnais, les avant-trains fut un facteur d'efficacité au cours des batailles de l'Empire. La victoire de Wagram reposa en grande partie sur l'emploi de batteries progressant sous le feu ennemi. Jusqu'alors, après mise en batterie, l'artillerie restait statique. Cette mobilité nouvelle avait été rendue possible par la réparation des pièces touchées en récupérant des éléments provenant d'autres bouches à feu. (Cette pratique sera appelé *cannibalisme* dans les armées du XX^{e} siècle).

Le devis, on dirait maintenant le Cahier des charges, avait défini les besoins : 1 200 navires à fond plat conçus pour pouvoir s'échouer sur les plages.

La *normalisation*, si on ose utiliser un terme aussi anachronique, a été poussée au point de limiter à quatre espèces les bâtiments spéciaux : prames, canonnières, bateaux-canonniers et péniches.

On ne peut s'empêcher de penser aux « chalands Higgins » construits à la chaîne : LCI, LCT, LCVP et aux LST[1].

Prame

La prame désignée également par le nom de *bateau de grande espèce* est un bâtiment lourd, fortement armé et capable de transporter un fret important. Les prames construites pour Boulogne seront

[1] *LCI Landing Craft Infantry* chaland de débarquement pour l'infanterie.
LCT Landing Craf Tank chaland de débarquement pour un char.
LCVP Landing Craft vehicle patrol chaland de débarquement pour *Jeep* ou autres engins motorisés.
LST Landing ship tank Navire de débarquement pour chars.

ensuite, après abandon du projet de descente, utilisées comme batteries flottantes pour la défense des côtes.

Caractéristiques techniques :

37 mètres de longueur, 8 mètres au maître bau, tirant d'eau de 2 mètres et demi. Gréement à trois mâts, comme les corvettes de 20 canons. Armement : 12 canons de 24.

Equipage : 38 marins, l'aide des soldats étant prévu pour les manœuvres de basses voiles et pour naviguer aux avirons. La cale comportait une écurie pour 50 chevaux.

La forme remarquable du fond plat composé d'une sole horizontale appuyée sur trois quilles, donnait un tirant d'eau assez réduit pour permettre aux prames d'accompagner les bâtiments plus petits jusqu'à la côte.

20 prames furent construites au prix unitaire de 60 000 F *Germinal*.

Canonnière, dite aussi *bateau de première espèce*

Caractéristiques techniques : longueur : 25 mètres, maître-bau : 5 mètres et demi, tirant d'eau maximal à l'arrière inférieur à 2 mètres. Gréement en brigantin. Armement : 3 canons de 24 et un obusier de 8 pouces. Equipage de 22 marins, les soldats transportés aidant à la manœuvre.

300 canonnières furent construites au prix unitaire de 35 000 Francs *Germinal*.

Bateau-Canonnier ou *bateau de la deuxième espèce*

Caractéristiques : 20 mètres de longueur, 5 mètres au maître-bau, tirant d'eau moyen : 1 mètre et demi. Gréement en lougre : grand-mât, mât de misaine et mât de tape-cul fortement inclinés sur l'arrière, gréant des voiles à bourcet (au tiers). Tirant d'eau très fort à l'arrière ; obligation de gambeyer à chaque virement de bord.

Armement : un canon de 24 et une pièce de campagne (matériel de Gribeauval)

Une cale doit recevoir deux chevaux. Equipage : 6 marins assistés par les hommes de troupe transportés.

350 bateaux de 2° espèce ont été construits au prix unitaire de 20 000 Francs *Germinal*.

Péniche dite aussi *péniche de flottille* ou *bateau de la 3ème espèce,* il existait deux sous-classes

1ère classe : caractéristiques - longueur 20 mètres, maître-bau 3 mètres, plus fort tirant-d'eau à l'arrière 1 mètre et demi. Gréement en lougre complété de 40 avirons. Armement : 40 perriers, un canon de 4 à l'arrière, un obusier de 16 cm (dit français) à l'avant, un mortier de 22 cm.

Equipage : 5 marins aidés par les 40 soldats transportés.

2ème classe : dimensions un peu réduites par rapport au modèle précédent ; gréé en lougre avec 36 avirons, même équipage, armement sur la base de 36.

400 péniches ont été construites au prix unitaire de 7 000 Francs *Germinal*

En récapitulant : pour une dépense globale de 32 300 000 Francs il avait été construit 1 070 navires ou péniches de débarquement armés par des équipages totalisant 11 400 marins.

Des écuries en cale abriteront 1 700 chevaux, tant pour les batteries d'artillerie que pour un corps de cavalerie. Les montures des officiers sont comprises dans ce total.

1 490 canons de marine de 24, 400 obusiers de 16 cm, 400 mortiers de 22 cm, 400 canons de 4, 16 000 perriers. 350 canons de campagne devront être débarqués.

On peut rappeler la terminologie : les canons de marine ont des affûts adaptés aux besoins du bord, roulettes de petit diamètre, apparaux permettant de « mettre à la serre », autrement dit d'amarrer les pièces pour résister aux mouvements du navire. Le calibre est donné par le poids en livre du boulet.

Le perrier est une arme individuelle, monté sur une fourche elle-même pivotant sur un chandelier de pavois ou de hune. Calibre d'une livre.

Obusier, pièce de courte volée et de calibre important donné en centimètres de diamètre de la bouche à feu.

Mortier. Pièce très courte de volée destinée au tir courbe pour frapper les troupes abritées par le rempart du tir direct des canons. Comme l'obusier le calibre est défini par le diamètre de la bouche à feu compté dans le système métrique.

Le canon de campagne est l'arme du champ de bataille. Grandes roues pour rouler hors des chemins, attelages des chevaux par des harnais plus légers que ceux des attelages civils. Chaque pièce est attelée à un avant-train. Caissons et prolonges facilitent déplacements et mise en batterie. Le calibre est fixé par le poids du boulet (en livres).

La base retenue pour les effectifs à transporter jusqu'au rivage ennemi était de 160 000 hommes. Ce chiffre est extrêmement élevé, largement supérieur à une classe d'âge (110 000 h.)

Les approvisionnements en munitions et en vivres transportés à bord des bateaux étaient prévus pour une campagne de quinze jours. Passé ce délai il était posé en principe que l'armée pourrait vivre sur le pays.

Le succès de l'opération reposait sur la traversée ; militairement Bonaparte n'avait aucun doute sur la capacité de sa Grande Armée à écraser les troupes royales anglaises. Celles-ci étaient éparpillées le long des côtes, les Français concentreraient leurs forces sur un unique point et seraient inexorablement supérieures en nombre même à valeur militaire égale.

Tout se jouerait sur le transport d' une rive à l'autre du *Channel.* Vent, courants, marées, tout échappait au Premier Consul.

Il existe une *Note* de Bonaparte à son ministre de la Guerre disant en substance :

Citoyen Ministre, on me dit qu'un citoyen Fulton prétend pouvoir construire des bateaux dépourvus de rames et de voile. Renseignez-vous, faites une commission de savants pour examiner cette proposition, des Membres de l'Institut devront vous donner un avis en six semaines.

Dans le même temps Bonaparte envoyait une *Note* au ministre de l'intérieur et de la police :

Citoyen Ministre, faites rechercher par vos préfets dans leur département s'il s'y trouve d'anciens galériens. Faites envoyer à Boulogne ces hommes qui seront indemnisés. Ils devront apprendre à mes soldats comment manœuvrer les avirons.

La flotte de galères avait été dissoute par Louis XV autour de 1755 : les condamnés avaient été transférés dans les nouveaux bagnes de Brest, Rochefort et Toulon .

L'*Encyclopédie,* de Diderot, d'Alembert consacre de nombreuses pages au nouveau bagne de Brest et des planches d'illustration détaillées . Le *Siècle des Lumières* loue fort ces nouveaux progrès pénitentiaires : pour le seul bagne de Brest le nombre de places sur les *taulats* correspond à près de 30 000 condamnés !

Outre le bagne de Brest, ceux de Rochefort et Toulon sont conçus pour des capacités analogues. 90 000 forçats pour une population de 20 à 25 millions d'âmes !

Il n'était pas impossible de trouver des vieillards ayant fait partie de la chiourme. Quels meilleurs professeurs pour apprendre à quelques dizaines de soldats sur chaque bateau à manœuvrer les avirons en cadence ?

Je n'ai pas trouvé d'indication sur la réponse du citoyen Fouché .

Entre temps le Consul à vie était devenu l'Empereur Napoléon I^{er} couronné par le Pape. Cela ne changea pas les préparatifs de descente.

La marine impériale, alliée à la marine espagnole, n'était pas une force négligeable ; un désastre allait la rendre incapable de protéger le transport de l'armée d'un bord à l'autre du Pas de Calais.

La bataille de Trafalgar vint malheureusement confirmer la défiance de l'Empereur qui, avant la catastrophe, avait déjà changé complètement sa stratégie.

21 août 1805

Nelson change toutes les règles de la bataille navale, il crée la surprise en lançant ses vaisseaux de haut bord en désordre pour des combats singuliers avec Espagnols et Français prisonniers des usuelles manœuvres de bord et contre-bord. Nelson meurt mais la marine française a disparu.

Sans attendre cette bataille, l'Empereur apprenant le départ de Villeneuve vers les Antilles[1], admet que la descente en Grande-Bretagne est devenue impossible. Il décide d'aller éliminer l'allié des Anglais, l'Autriche. La Grande Armée doit quitter Boulogne et se rendre, à marche forcée, jusqu'à Vienne. Premier objectif : Ulm sur le Danube. Deux cent lieues (800 kilomètres) en cinquante jours. Napoléon fixe les étapes et le calendrier de la gigantesque transhumance. La Grande Armée arrivera avec 24 heures d'avance à Ulm qui capitulera. Ce sera ensuite Vienne puis Austerlitz le Deux Décembre, premier anniversaire du sacre.

L'Empereur avait prévu de rechausser plus de cent mille hommes à mi-parcours. Les étapes usaient hommes et chaussures – à cette époque il n'y avait pas de différence entre chaussure droite et chaussure gauche -. Si Napoléon avait fait mobiliser cordonniers et savetiers, il n'avait pas réussi à faire transporter les chargements de farine jusque dans le Pays de Bade. La fin de l'été, période de soudure entre la récolte de l'année précédente et la récolte en cours, aggravait encore la difficulté.

L'inévitable rupture d'approvisionnements après le passage du Rhin est mentionnée dans divers récits de soldats de la Grande Armée. Ce sont les pommes de terre, cultivées en quantité dans « les Allemagnes » et dont la récolte est en cours qui évita que cette marche soit interrompue par inanition ! Ce tubercule encore peu connu des paysans français fut apprécié par les hommes marchant de Boulogne au Danube.

Lorsque la Grande Armée atteignit le Danube, à Ulm, les étapes fixées par l'Empereur avant même de connaître la bataille de Trafalgar, n'avaient pas été respectées rigoureusement. Ulm fut capturée avec un jour d'avance…

Une interrogation qui restera sans réponse subsiste : pourquoi Napoléon a-t-il abandonné son projet de descente en Angleterre avant même d'avoir su que Nelson avait complètement détruit la force navale française ?

[1] Villeneuve, par cette manœuvre feinte, espérait que Nelson le prendrait en chasse ; alors la flotte franco-espagnole pourrait revenir protéger la flottille à travers le *Channel*.

Ainsi commença la geste napoléonienne d'Austerlitz à Wagram, Eylau, Iéna, la Moscova… et Waterloo.

La mémoire prodigieuse de Napoléon eut encore l'occasion de repenser à la Flottille de Boulogne.

L'Empereur, venu spontanément se rendre à l'Angleterre, a la surprise de se voir transféré sur le *Bellérophon* pour être transporté au bout du monde, à Sainte-Hélène.

Un des officiers britanniques escortant le souverain déchu raconte son voyage dans sa correspondance avec sa famille.

Chaque matin Napoléon monte sur le pont espérant voir l'île où il va résider. Un matin on voit à l'horizon une fumée ; l'Empereur interroge : Est-ce un volcan ? L'officier regarde avec sa lorgnette : Non, c'est un bateau à roues. Le navire s'approche de plus en plus et Napoléon continue de fixer cette curiosité. Arrivé à courte distance l'Anglais lit sur le tableau arrière le nom de cet engin : *Fulton* et prête sa lorgnette à l'empereur qui fixe longuement cette curieuse machine.

Dans sa lettre à sa famille le récit du jeune officier se poursuit ; il ne peut naturellement pas comprendre l'interminable silence de Napoléon.

Le destin frappe à la porte…

Pourquoi se priver du plaisir d'un peu de politique-fiction ?

Fulton ayant convaincu les membres de l'Institut de la possibilité de réaliser des bateaux sans rames ni voilure, Napoléon fait mettre en chantier de nombreuses machines à vapeur ; installées sur des bateaux-canoniers, ces chaudières agiront sur des roues à aube. Ces bateaux serviront d'attelage pour tirer les navires à travers le Pas-de-Calais. Rappelons que le marquis de Jouffroy d'Abbans réalisa ce navire que les mariniers lyonnais détruisirent par crainte de perdre leur métier.

Tant pis pour la flotte de Villeneuve qui a attiré Nelson au large de la péninsule ibérique. La « descente » a lieu, l'armée de Wellington est bousculée. Le gouvernement britannique traite avec l'Ogre avant qu'il soit trop tard : la Paix d'Amiens est renégociée, le Royaume-Uni

obtient la maîtrise de l'Océan et laisse les mains libres aux Français en Europe et en Méditerranée (sauf Malte et l'Egypte).

La Monarchie Bicéphale est occupée et par sa part du dernier dépeçage de la Pologne et par la menace ottomane dans les Balkans, Napoléon s'érige en protecteur des républiques italiennes mais se consacre d'abord à la reconstruction des structures administratives et commerciales qui aurait pu être réalisée en économisant une révolution. Turgot ou Necker, qu'importe, mais surtout un roi décidé à réformer son royaume.

On peut toujours rêver.

D

Graphologie du Petit Prince

Printemps 1939.

Fête d'un RMLE (régiment de marche de la légion étrangère) en garnison à Aubagne. Le chef de corps est le colonel Vétillard[1]; sa femme, née Jenny de Lafayette, anime les festivités et tient elle-même un stand de graphologie, art qu'elle pratique de longue date.

De nombreux aviateurs venus de Salon-de-Provence parcourent la kermesse. Un groupe d'entre eux est attiré par cette diseuse de bonne aventure qui doit débiter les généralités habituelles. L'un d'eux donne une feuille de papier couverte d'une écriture assez espacée. La colonelle s'amuse à donner quelques commentaires sur le caractère méditatif du scripteur. Les rires qui accompagnent la consultation marquent surtout la bonne humeur de ces jeunes officiers. Puis un autre présente un document plus petit à l'écriture serrée. Naturellement chaque consultation doit être payée d'avance.

Madame Vétillard examine cette écriture intéressante, commence à parler de l'homme d'action qui a écrit cette note, les auditeurs s'amusent, un peu étonnés mais un peu narquois. La graphologue s'est rendu compte que les deux écritures étaient du même homme ; elle affine ses commentaires, complémentaires, contradictoires mais

[1] Ce patronyme aurait mieix convenu à son ami le colonel L.B. qui étaiit très préoccupé de vétilles.

compatibles. Le groupe de jeunes officiers ne rie plus et écoute, médusé, la longue consultation qu'elle termine en disant : l'écriture d'action et l'écriture de méditation sont du même auteur, personnalité double qui a un avenir de chef et un avenir de penseur.

Tous se tournent vers leur camarade Antoine de Saint-Exupéry.

BB
BB

E

SEMAINE SAINTE en TOURAINE

Jusqu'à la mort de *Tad*, à la fin de 1935, nous venions passer les vacances de Pâques à Beauregard. J'ai évoqué quelque part les acrobaties d'Emmanuel sur le mur du potager descendant jusqu'au portail, là où convergeaient les trois avenues de Beauséjour, du petit Beauregard et du Grand Beauregard. Emmanuel se propulsait tel un fil-de-fériste sur la crête du mur, tenant le fil de fer de la sonnette. Philippe suivait, moins à l'aise. Autant Em. avançait rapidement, autant Ph. se cramponnait. Pour ma part j'étais resté dans l'allée à admirer mes frères. C'était un Vendredi-Saint. Le commis-boucher venait livrer le gigot du dimanche, et, au lieu d'ouvrir la grille et de monter, probablement par peur du chien, il a carillonné avec la sonnette. Secousses imprévues, Em. saute du haut du mur, détendant brusquement le fil ; Ph. était séparé d'Em. par un potelet, le fil se relâcha d'un coup et Ph. tomba et se fit très mal aux bras.

L'arrivée de papa, le soir, venant en voiture de Paris, aboutit à un diagnostic : fracture des deux poignets, et passage à la Clinique Velpeau, toute proche, afin de plâtrer les poignets. Cette histoire m'est toujours apparue comme parfaitement représentatives des deux garçons qui « auraient pu être mes frères » mais le système des paires en aurait été mis bas. Un trio n'est pas un tandem.

Il fallut l'hiver de la Drôle de Guerre pour qu'Em. me traite comme un frère. Pour Ph., interdit de scoutisme, qui participa au camp d'été 1939 comme intendant, une certaine fraternité sembla s'établir. Elle fut vite interrompue par la guerre et notre installation à Beauregard alors que Ph. lui, restait à Paris à passer des valeurs aux Beaux-Arts en attendant un appel sous les drapeaux. Il eut lieu en juin 40, alors que la France et son armée se vidaient en diarrhée irrépressible sur les routes. L'hiver du retour à Paris j'ai été une sorte de sangsue, Ph. allait tous les jours aux Beaux-Arts et rentrait gratter dans notre chambre. J'ai vécu avec lui en partageant tout, j'ai eu l'impression de faire aussi les Beaux-Arts.

Tout ces *zakouski* sont hors sujet.

Ce séjour annuel chez Tad avait une coloration très particulière. Naturellement nous nous efforcions d'éviter le plus possible notre grand-mère. Mais, malgré ses journées hachées par ses dévotions, elle trouvait le moyen de nous voir pour contrôler l'état de nos connaissances. Brigitte, beaucoup plus jeune, devait apprendre et réciter « avec les gestes » *Le Renard et les Raisins*.

J'entends encore ma petite sœur ânonner : *Ils sont trop verts, dit-il, et bon pour les goujats.*

Pour moi le mode de contrôle passait par le catéchisme. Le mot-à-mot, sans la moindre hésitation, était de rigueur. C'était assez peu plaisant. Mais les choses étaient compliquées par les différences de diocèses, et peut-être aussi par des éditions successives. Tad connaissait par cœur le catéchisme du diocèse de Tours dont le mot-à-mot n'était pas identique au catéchisme de Paris que nous apprenions. Il y avait d'abord les questions marquées d'une croix, apprises très tôt, puis les

questions sans croix et enfin les questions en tout petits caractères dont il fallair comprendre le sens, sans récitation.

La première question était :

Qu'est-ce que Dieu ?

Réponse *:*

Dieu est un pur esprit, infiniment parfait, éternel, créateur et maître de toutes choses.

D'autres questions, innombrables, me reviennent mais les réponses ont disparues. Il y a là un paradoxe, pourquoi garder en mémoire des questions non apprises et oublier des réponses apprises par cœur ?

Quelles sont les Fins Dernières de l'homme ?

Les bons anges s'occupent-t-ils de nous ?

Les commandements de Dieu étaient aussi à mémoriser sans faute :

Un seul Dieu tu adoreras et aimeras parfaitement
Le Nom de Dieu ne jureras ni sans raison, ni faussement.
Tes père et mère honoreras afin de vivre longtemps

Ne pas mélanger avec les Commandements de l'Eglise :

Le dimanche messe entendras et autres fêtes mêmement
Ton Créateur tu recevras au moins à Pâques humblement
Tout tes péchés confesseras à tout le moins une fois l'an

Bref Beauregard n'était pas un nid douillet, cependant, bien qu'incapable de l'exprimer, je ressentais chaque année l'arrivée du printemps. Depuis la rentrée d'octobre nous n'étions pas sortis de Paris, sauf une fois ou deux en voiture, un dimanche après-midi. Que Pâques soit tôt, autour du 26 mars, ou tardif, vers le 20 avril, on ressentait l'arrivée des beaux jours. Les marronniers du Luxembourg et leurs

bourgeons collants, les premières fleurs des arbres fruitiers dans l'enclos de l'angle rue Auguste Comte, rue d'Assas, les premières abeilles de l'école d'apiculture, j'étais incapable de comprendre ces signaux, mais je les ressentais.

Lumière différente, mais surtout l'arrivée à Beauregard annonçait une nouvelle année. Nous savions que le calendrier nous fixait au Premier Janvier l'année nouvelle, il n'empêche que, pour moi, le cycle annuel plongeait dans une lumière grisâtre avant la Toussaint pour remonter vers la lumière du printemps, annonce d'une année nouvelle.

Un autre signal, sans véritable importance, mais rythmant notre vie quotidienne, était l'entrée en Carême.

Vendredi chair ne mangeras, ni jours défendus mêmement.

L'Avent était marqué par l'abstinence, au moins le mercredi me semble-t-il, en plus du vendredi. Je crois que cette abstinence complémentaire a été allégée, peut-être pour des raisons de santé, nous étions tous en période de croissance.

Les quatre-temps, (en réalité trois car le quatrième était déjà inclus dans le carême) marquaient le changement de saison avec une semaine de jeûne et d'abstinence. C'était le régime normal du carême : mercredi, vendredi et samedi, abstinence de viande et un seul grand repas, le soir ne comportait qu'une collation. De fait ce que nous retenions de ces périodes de pénitence, c'était le poisson. L'odeur envahissait les appartements ; ces tranches (darnes) de poisson blanc, sans gpût, avec des arêtes et une peau rugueuse étaient vraiment une pénitence.

J'étais assigné à la même place, Maurice Jean était à la droite de MM, André à gauche, souvent en retard, les horaires d'étudiant en médecine lui offrant une liberté enviable, Marie-Françoise était à la droite de son père, Jacquotte à gauche, en

face de M.J., presque en face de moi qui étais assigné à la droite de M.J. lequel veillait assidûment sur ma tenue à table. Il avait une obsession, je devais manger tout ce qu'on avait mis dans mon assiette, à l'exception des arêtes de poisson. Tous les bouts de cartilages, et il y en avait beaucoup dans les rôtis de veau en provenance de Bretagne, tous les tendons, petites « aponévroses » selon Papa, et autres morceaux croquants devaient être mangés ;; rie ne devait rester sur le bord de l'assiette. Il était prêt à élever la voix pour provoquer une intervention maternelle ; l'idée de base étant de me former le caractère, toute contrainte était la source de progrès. J'avais fini par trouver une parade. Subrepticement, quand MJ parlait (rarement) je glissais ces petits cartilages, couennes et *tutti quanti* dans un coin de mon mouchoir avec l'intention de les délester au cabinet. Il y eut enquête quand, triant le linge avant l'arrivée du blanchisseur, MM découvrit ces curieux restes inexplicables. Quelqu'un s'était-il mouché avec trop d'ardeur ? J'ai oublié comment cet incident s'est achevé, mais je n'ai pas oublié la méchanceté de l'aîné qui avait bonne conscience et se sentait soutenu.

Quand nous étions installés à Beauregard, de manière surprenante, MM passait subrepticement dans l'opposition. Quand sa mère repérait des traces d'assaisonnement avec les pommes de terre à l'eau accompagnant traditionnellement la morue bouillie, base immuable des menus de la Semaine Sainte, MM tentait des diversions. Un Jeudi-Saint, à l'heure du goûter, Tad repéra que les miettes, sur la table de la cuisine, ne ressemblaient pas tellement à des miettes de pain. En fait nous finissions les restes d'énormes galettes commandées au boulanger de la rue ? reliant la place de la cathédrale au pont de fil. Etait-ce Luc qui avait transmis (et gonflé) la commande ?

La galette des Rameaux, rappel de la Galette des Rois, était une tradition respectable.

Malgré sa myopie Tad avait identifié des miettes de pâte feuilletée ; en pleine Semaine Sainte c'était intolérable. Et MM se lança dans des explications vaseuses dont, du haut de mes bientôt sept ans, je comprenais l'inexactitude. MM mentait à sa mère.

Quand, le Samedi-Saint, les œufs devaient durcir et être colorés, le rappel que le carême n('était pas terminé s'imposait, la tentation de découvrir des œufs fêlés et de les manger était grande. Mais, même si les cloches rentrant de Rome avaient déjà sonné, la fin du jeûne et de l'abstinence ne prendraient fin que le Jour de Pâques, après la messe et le petit déjeuner. Alors la chasse aux œufs pouvaient commencer, alors que les cloches rentrées de Rome avaient déjà sonné vingt quatre heures plus tôt. Finalement toutes ces contradictions faisaient partie du mystère pascal.

A partir du jeudi matin le rythme domestique était perturbé. Assez peu pour Tad dont les absences multiples pour les messes, les Vêpres et le Salut du Saint-Sacrement étaient seulement plus longues. Est-ce le mardi ou le mercredi que l'Office des Ténèbres était célébré à l(heure du goûter ? Pourquoi ténèbres ?

Je découvrirai sous l'Occupation un enregistrement des *Ténèbres du Mercredi-Saint* de François Couperin, une merveille à l'état pur.

Les deux obligations du jeudi : la messe avec le retour du *Gloria in excelsis* qui était supprimé durant tout le carême en signe de pénitence, puis le dépouillement des autels et le Lavement des pieds (d'une dizaine d'enfants de chœur) par le prêtre.

Au début de la messe, après le *Kyrie,* lorsque le prêtre entonnait le *Gloria*, toutes les cloches de l'église

commençaient à sonner à toute volée ; ça durait pendant le chant et s'arrêtait avec l'*Amen* final. Les cloches étaient censées s'être envolées pour Rome dont elles ne reviendraient qu'au matin de Pâques.

De cet instant, même la clochette des servants de messe était silencieuse. Mais les enfants de chœur étaient en joie car une crécelle de bois se substituait à la cloche. Faire tourner la lourde poignée et tirer un craquement continu de la planchette frottée par la languette de bois contre la roue dentée, quel plaisir, plaisir amplifié par le lieu inhabituel…

A la fin de la messe le célébrant installait le calice avec le vin et la patène avec l'hostie dans le tabernacle. C'est avec ces « Présanctifiés » que serait célébrée une messe sans consécration ni communion des fidèles, le Vendredi-Saint.

Je ne sais plus exactement quand les croix réapparaissaient. En effet, pendant la fin du Carême, « le temps de la Passion » commencé le dimanche précédant les Rameaux. Toutes les croix apparentes, et particulièrement celles des divers autels de l'église, étaient cachées sous des pièces de tissu violet. Ces voiles de pénitence étaient enlevés avec des prières spéciales rythmées par les découvertes successives des plaies du Christ.

En contrepoint, le Vendredi, tous les tabernacles resteront vides et ouverts, pour commémorer la mise au tombeau.

Dès le dimanche de Rameaux, après la procession circulant uniquement dans l'église, il y avait la longue lecture d'un des trois évangiles synoptiques de la Passion. Un autre serait lu le Mercredi Saint et le troisième le vendredi. Il me semble que l'évangile de Jean était lu le jeudi.

.

Il est utile de préciser que, depuis la Séparation de l'Eglise et de l'Etat, au début du siècle, la laïcité militante avait

fait interdire toute manifestation religieuse sur le domaine public. Le clergé et les fidèles étaient interdits de rues, places et avenues. Pour prendre le cas limite de Lourdes, il avait été nécessaire d'acquérir des terrains (le domaine de la Grotte) pour pouvoir reprendre la procession traditionnelle confinée à cette emprise privée. Le cas des églises était prévu, propriétés municipales, elles étaient affectées au culte. Le cas des cimetières comme la gestion des cérémonies funèbres étaient généralement délégués au clergé.

C'est sous le régime de Vichy que les messes en plain air, les processions et autres cérémonies furent à nouveau autorisées et que les religieux ne furent plus obligés de se déguiser en prêtres séculiers : les moines purent sortir, les Franciscains avec leur bure marron, les Dominicains en noir et blanc, etc.

L'après-midi du jeudi comportait la cérémonie du Lavement des pieds. Dans l'évangile le Christ lave les pieds des apôtres en signe d'humilité, en souvenir de ce moment précédant la Passion, le curé de chaque paroisse, le Père-prieur ou le Père-abbé font le même acte symbolique. L'histoire de cette célébration était naturellement à l'origine de plaisanteries idiotes qui faisaient rires les galopins que nous étions. Il n'empêche que cette cérémonie s'achevant sur l'extinction totale des cierges plongeait l'église dans une semi obscurité, bien qu'il fasse encore jour dehors. Et, au moment où les fidèles allaient se lever pour sortir, un cierge réapparaissait derrière l'autel, symbole de l'espoir dans la Résurrection.

Autels dépouillés, lumières éteintes, la Passion du Christ commençait par la Cène, l'institution de l'Eucharistie.

Etait-ce le jeudi après midi ou le vendredi après le chemin de croix qu'on allait, d'église en église embrasser un

crucifix posé sur un coussin de velours rouge, près de la barrière de communion ? Un enfant de chœur assis près du crucifix avait un linge avec lequel il essuyait le bronze entre chaque baisement. L'attraction était l'ange de plâtre, assis, qui hochait la tête à chaque pièce de monnaie glissée dans la fente de la tirelire.

Le matin du Vendredi-Saint, les cérémonies s'étendaient par la récitation des *Ténèbres* célébrées avant une messe atrophiée, dite des *Présanctifiés*, se résumant à une lecture d'un évangile de la Passion et à la communion du prêtre avec l'Eucharistie de la veille.

Mais on ne ratait pas les prières terminant les *Ténébres*. Le prêtre demandait aux fidèles de prier pour le Pape et commandait : *Flectamus genua* (agenouillez-vous) suivi de l'injonction suvante : *Levate* (levez-vous). Après le Pape, les évêques, *Flectamus genua … Levate,* Après les évêques, les prêtres, et ainsi de suite jusqu'au moment tant attendu *Oremus pro perfides Judeorum* Prions pour les perfides Juifs … sans *Flectamus genua*, puisqu'ils avaient crucifié le Christ.

L'après-midi, il y avait le Chemin de croix aux quatorze stations. Chaque station était figurée dans l'église par un objet marquant, cela ouvait être une simple croix de bois portant le chiffre de la station : Jésus tombe pour la deuxième fois, Jésus rencontre sa Sainte Mère, et la quatorzième : Jésus meurt sur la croix.

Pratiquement les stations étaient marquées par de petits tableaux de plâtre colorié, en relief, et particulièrement affreux. Mais, puisque le chemin de croix traditionnel, à travers le village, et se terminant à la Croix du cimetière, était désormais interdit, la procession dans l'église était animée par ces quatorze arrêts : « Considérons Jésus, chargé de la Croix, qui tombe et ne peut se relever qu'avec l'aide de Simon de

Cyrène… » et, après quelques cantiques et prières, les fidèles suivaient le prêtre jusqu'au petit bas-relief suivant : « Considérons Jésus… ».

Jusque là les cérémonies n'étaient décalées. Même si les Ténèbres étaient célébrées en plein jour, en gros il n'y avait pas de contradiction flagrante entre les rites et les rythmes circadiens.

Le lendemain, le Samedi-Saint, tout changeait.

J'avais assez tôt été attiré par les longues célébrations du samedi matin, sans bien en comprendre le sens profond. Bénédiction du Feu nouveau, Bénédiction de l'Eau, litanies, je ne sais pas pourquoi, malgré l'interminable célébration et des cérémonies évidemment nocturnes pratiquées en plein jour, je tenais à ne pas « rater » le samedi saint. Quand commencèrent pour moi les « camps de Pâques » des scouts, je ne pouvais plus aller à l'église ce matin-là car c'était généralement le début du camp.

Pâques 1940, nous étions aux Blairies, le curé devait « biner », c'est à dire célébrer deux messes chaque dimanche, la première à Quincy-sous-Sénart, la seconde à Boussy-St-Antoine, notre paroisse. Réformé pour raison de santé, il devait en réalité *triner* car deux des curés, à Quincy et à Combs-la-Ville étaient mobilisés. J'ai peut-être déjà raconté comment le « Jeûne eucharistique » désarticulait messe et communion. Aux Blairies, le dimanche, nous devions aller à huit heures, à jeun, pour communier à l'église de Boussy, et y retourner à onze heures pour la messe. C'était compliqué, inconfortable d'avoir a faire deux fois dans la matinée les trois kilomètres aller et retour, mais c'était inévitable en raison de

l'interdiction totale de boire, même une goutte d'eau, avant la communion et ce, depuis minuit. Mais je trouvais absurde de séparer la communion de la messe, considérant que l'une était partie de l'autre. Aux Blairies il n'y avait pas d'autre solution ; mais quand, par exemple en 1941, je suis allé passer quelques jours chez Jacquotte, au Mans, avant qu'elle entre à Solesmes et qu'allant à la messe à la cathédrale j'ai constaté qu'il n'y avait pas de communion possible… jusqu'à ce que la messe soit terminée ; alors seulement un prêtre distribuait la communion.

Toutes ces considérations liturgico-cultuelles n'étaient que des interrogations superficielles. De toute façon l'église catholique avait figé tout depuis des siècles. On ne discute pas avec la tradition. Il n'empêche que, le matin du samedi je trouvais qu'on marchait sur la tête.

A quoi rimait l'allumage d'un feu dans la nef et la célébration de la lumière à huit heures du matin ? Dans la nef et pas devant l'église, c'est la conséquence des *Crôa Crôa* ! des anticléricaux voyant un « homme noir », un prêtre, ce cri était encore courant dans la rue. Mais faire cette fête du Feu nouveau en plein jour était idiot. J'avais, comme tout le monde, appris mon catéchisme sans rien en contester, même si les habitudes de Beauregard n'en augmentaient pas les charmes. Il n'y avait aucune révolte (un garçon Monsaingeon ne se révolte pas devant la Vérité éternelle) mais plutôt une contestation du bon sens (le mien) contre l'illogisme. Rien de théologique, mais au fond, cela montrait que je prenais tout cela très au sérieux.

Le début de la fête c'était le chant de l'*Exultet jam turba angelica cœlorum* ! Dejà la foule des anges du Ciel exulte de joie en voyant l'aube de la Résurrection du Sauveur… Je me souviens du sens sans me souvenir du mot à mot. Mais pour moi c'était vraiment la plus grande joie de l'année. Il y avait eu

assez tôt le virement de cuti (si j'ose dire) quand Pâques était devenue LA fête à la place de Noël. Une naissance, c'est courant ; une résurrection, c'est du jamais vu, le centre absolu autour du quel tout le cosmos, la vie et la mort tournaient. Bien avant d'avoir découvert ce dominicain unique, Pie Duployé, j'avais été pénétré malgré moi du mystère pascal. Finalement Beauregard, c'était la Semaine Sainte et l'office de Pâques. Même l'absurdité du samedi ne pouvait aller contre la position centrale de la Résurrection.

A la messe qui suivait la bénédiction du feu et celle de l'eau, je devrais plutôt dire LES messes, on « faisait ses pâques ». La seule communion obligatoire de toute l'année devait être faite autour de Pâques, précédée de l'unique confession obligatoire.

Comme à Noël, il y avait une messe de la nuit, suivie d'une messe de l'aurore puis d'une messe du jour. L'église se vidait dès la fin de la messe de la nuit, le soleil du printemps éclaboussant de lumière les fidèles qui se passaient des deuxième et troisième messes. Pour nous, évidemment, l'assistance aux trois messes s'imposait. Au total les festivités du samedi duraient de 7h à 10h 10h30. Il fallait alors remonter le coteau jusqu'à la queue de la poêle et pouvoir enfin prendre un petit-déjeuner. Mais, aux yeux de Tad, même si l'Eglise avait déjà fêté la Résurrection, il fallait attendre le dimanche, le chant de *Regina cœli Lætare alleluia* remplaçant l'*Asperges* des dimanches ordinaires et surtout l' *O filii et filiæ, Rex celestis, Rex gloriæ, Morte surrectit hodiæ, Alleluia* ! au moment où les cloches sonnaient leur retour de Rome et proclamaient la Résurrection .

Alors seulement le carême prenait fin, les œufs durs coloriés au jus d'oignon (brun doré) d'épinard (vert profond) ou avec des produits de la pharmacie familiale, mercure au chrome et bleu de méthylène étaient dispersés dans le jardin.

Il y en avait plusieurs douzaines qui viendraient, épluchés mais parfois teintés, garnir les nombreuses salades de mâche ou de pissenlit de la semaine de Pâques.

Ces retrouvailles avec la semaine sainte ont fait ressurgir bons souvenirs et nostalgie. La principale conséquence, pour moi, de l'action du Centre de Pastorale Liturgique et de Vatican II, fut la remise à sa place de la célébration pascale, dans la nuit entre le samedi, jour redevenu a-liturgique, et le dimanche. L'attachement au chant de l'*Exultet* persistera dans les pires moments de révolte contre le Dieu vengeur qui accepte le mal.

Dans le désert spirituel qui fut mon lot pendant des années, quand il m'arrivait de m'interroger, il me restait un point fixe : la Résurrection. Je ne m'interrogeais pas sur ma foi (qu'en restait-il ?). Si j'allais en famille à Saint Séverin pour la nuit de Noël, c'était sans désir de participation à l'Incarnation ; c'était pour la fête familiale.

J'ai un souvenir amer d'une messe de minuit. Le curé, le P. Hamaide je crois, avait fait un sermon qui m'a semblé interminable sur tous les malheurs des hommes à travers le monde. Etait-ce la Guerre du Biafra qui occupait la sensibilité chrétienne, une dictature ou une autre en Américaine latine, je ne sais plus et c'est d'ailleurs sans importance. Le cheval blême de l'Apocalypse avait envahi St-Séverin et la Nativité avait disparu. J'étais tellement choqué de cette Messe de Minuit que je me suis fendu d'une longue lettre au curé : le Dieu Vengeur avait régné en maître sur la fête familiale par excellence. Hamaide n'a eu aucune réaction. Je pense qu'il a classé cette lettre avec celles de cinglés qui écrivent au Pape ou au Président de la République.

Pour en revenir à la Semaine Sainte et à la Fête de Pâques, il m'est arrivé à plusieurs reprises de parler avec Jacqueline de ces questions et de mes interrogations. Or j'ai toujours senti quelques réticences sur ma manière simpliste de voir les choses. Il m'est arrivé souvent de dire que tout tournait autour du Mystère de la Résurrection. Si le Christ n'est ressuscité, alors tout le reste se casse la figure. Le Dieu Vengeur, la Toute Puissance du Mal, règne sur la création. Il me semble d'ailleurs avoir lu quelque part la même chose sous la plume de St Paul !

Mais Jacqueline m'opposait la nécessité de la lecture à plusieurs niveaux ; je n'ai jamais réussi à comprendre ce qui était sous-jacent. Parlant des Disciples d'Emmaüs où l'évangile dit textuellement « Ils le reconnurent à la Fraction du pain », j'ai toujours compris cette scène comme la confirmation, par deux disciples, de l'identification du Ressuscité ; là encore la lecture à plusieurs s'imposait selon J.

Concrètement je me sentais une sorte de Créationniste primaire face à un Evolutionniste savant.

Nous en avons parlé assez fréquemment, les dernières années. Je n'ai jamais compris le message crypté que Jacqueline m'envoyait, ni même ce qu'elle pensait.

Christ est ressuscité !
En vérité Il est ressuscité !

Une année j'ai découvert l'Eglise orthodoxe gallicane, boulevard Blanqui. A la recherche d'une communauté célébrant La Résurrection, j'y allais le dimanche matin. Liturgie proche de celle des diverses églises de rite « byzantin » mais supportant mal les traductions en « langue vulgaire ».

Comme M.J. le disait parfois : les rites orthodoxes ne sont pas catholiques, (au sens « universel » ; ces églises sont éclatées en diverses chapelles : russes, grecques, roumaines, arméniennes, etc.)

Les rites catholiques ne sont pas orthodoxes (au sens du respect des règles).

J'ai pratiqué l'église du boulevard Blanqui, chaleureuse, mais tout donnait l'impression d'une secte, comme avait dû être l'église d'avant Constantin. Finalement je fus « réconcilié » une veille de Noël, par Pie au couvent du Faubourg -Saint-Honoré.

F

NOTES sur le LINCEUL de TURIN

Attesté à Chambéry dès le XIVe siècle, propriété des ducs de Savoie, il fut transféré à Turin lors de la Révolution française. Donné par l'ex Roi d'Italie à l'Eglise à la fin du millénaire.

Depuis qu'il est connu, les partisans et adversaires de son authenticité n'ont cessé de s'affronter. Pour les uns c'est le suaire dans lequel Jésus le Galiléen fut enseveli après son supplice sur le Mont Golgotha, pour les autres il s'agit d'une relique fabriquée pour l'édification des chrétiens. Peinture, linceul d'un condamné à mort supplicié dans les conditions décrites par les évangélistes, empreinte prise sur une sculpture représentant Jésus, etc.

Au XIXe siècle, un incendie dans la cathédrale de Turin est arrêté alors qu'il lèche le coffre contenant ce tissu qui est légèrement roussi ; c'est après cet incendie que la première photographie du suaire est faite. Le photographe découvre sur sa plaque négative un visage positif. Auparavant des fidèles avaient cru pouvoir distinguer un visage humain sur le tissu, mais la vision d'un négatif était étrangère à l'œil, donc personne ne chercha à creuser ce problème.

C'est l'apparition de la photographie postérieure à

Daguerre, avec plaque négative permettant de tirer ensuite des vues positives, qui révéla la richesse des informations latentes du linceul.

Entre les deux guerres, se libérant progressivement des contraintes du Syllabus de Pie IX et de la condamnation du Modernisme, des Chrétiens catholiques, mais aussi des Protestants, abordèrent l'étude de la Bible avec un esprit scientifique.

Un chirurgien ami de Maurice Monsaingeon, le Dr Barbé, écrivit un *livre* consacré à La Passion du Christ vue par un chirurgien. *Ses* connaissances anatomiques, ses recherches historiques sur les techniques romaines de crucifixion, ses expériences sur des cadavres, lui permirent de relire avec un œil critique les Evangiles et la Tradition iconographique de la mort de Jésus.

Son livre était bourré de révélations qui, soixante ans plus tard, semblent avoir été connues de tout temps.

Quelques exemples :

Depuis le début des représentations de la Passion, le Christ était toujours représenté avec des clous dans les paumes des mains.

Barbé démontra que les clous étaient forcément plantés dans les poignets et non dans les paumes. Il démontra également que le bras vertical de la croix comportait une sorte de sellette de bois soulageant la traction du poids du corps sur les bras. Sans cet accessoire qui n'était pas un signe d'humanité, bien au contraire, la mort par asphyxie aurait été très rapide. Ce montant vertical était à poste fixe sur le lieu des exécutions, seule la branche horizontale était portée par le condamné du prétoire au Golgotha.

Le récit des évangélistes mentionne le coup de lance

du centurion, au lien de l'habituelle fracture volontaire des péronés et tibias afin de provoquer l'asphyxie finale. Barbé explique pourquoi la lance du centurion fit couler du sang et de l'eau, comme le racontent les Evangiles.

Toutes ces études furent évidemment contestées à la fois par des traditionalistes qui ne voulaient pas qu'on touche à « ce qui avait toujours été comme ça » et par les agnostiques refusant toute confirmation scientifique aux « magnifiques légendes des Chrétiens ». Barbé finit ses jours dans le village de Solesmes, peu après la Deuxième Guerre mondiale, il était passionné et passionnant. Ce qui semble connu depuis toujours à ce sujet date de moins de soixante-dix ans. C'est important pour l'histoire du linceul de Turin.

L'Eglise est toujours lente à reconnaître des éléments nouveaux. L'étude scientifique du tissu ne put se faire que par petites étapes. Des mois ou des années s'écoulaient entre des phases d'études.

Jusqu'en 1988 l'étude du tissu progressa. Peu à peu furent acquises quelques certitudes : tissu de lin provenant du Proche-Orient, l'étude des pollens, celle du type de tissage, et des techniques de laboratoire de police (chromatographie en phase gazeuse), bien que limitées à de minuscules échantillons, concordèrent pour une datation d'environ deux mille ans.

En 1988 le cardinal Balestero, *Custode* du linceul, autorisa un prélèvement pour une datation au carbone 14. A l'issue de cette étude, il annonça lui-même une datation

oscillant autour de la fin du XVe , début du XVIe siècle. Cette relique n'était donc pas le linceul de Jésus.

Les diverses équipes ayant travaillé sur le suaire furent profondément troublées par cette datation dont seul le résultat final avait été rendu public.

Quelques années plus tard le cardinal Balestero dut faire une mise au point : sa bonne foi avait été surprise, la méthodologie de la datation comportait des artefacts lui enlevant toute valeur scientifique. Il est à noter que l'annonce de la datation (curieusement postérieure à la présence attestée à Chambéry !) rendant la relique apocryphe eut une diffusion très supérieure à la mise au point ultérieure du même cardinal[1].

Pendant la dernière décennie du deuxième millénaire, en particulier en raison du Jubilé de 2000, des études croisées furent reprises. D'une part, il s'agissait de s'assurer que l'étude « médico-légale » confirmait l'hypothèse d'un suaire, éliminant les hypothèses peinture ou sculpture ayant servi à « imprimer » les taches et marques diverses, d'autre part l'étude devait dire si ces traces correspondaient à celles qu'aurait laissées un corps supplicié selon les récits évangéliques (éclairées par l'étude du Dr Barbé et celles de ses successeurs).

Les chercheurs purent procéder à l'analyse aux fins d'identification des taches : sang, sueur, sécrétions diverses, ce qui était nécessaire pour éliminer l'hypothèse peinture (et sculpture support de teintures). En revanche les recherches de

[1] L'erreur de datation pourrait s'expliquer de la manière suivante : au moment du transfert à Chambéry, des réparations auraient été faites ; l'échantillon prélevé l'aurait été dans une partie reprisée. Cette hypothèse a l'avantage d'expliquer la datation postérieure à la date attestée de dépôt à Chambéry.

type ADN ne furent pas entreprises, ayant été considérées comme dépourvu d'intérêt par les autorités religieuses.

Plus l'étude progressait, plus la complexité du sujet apparaissait. Il y a en fait deux séries de traces, non cohérentes entre elles.

En premier lieu des traces de sang correspondant à des blessures, mais disposées sur le tissu en fonction de l'enveloppement du cadavre. Une fois le tissu étendu à plat pour être photographié, les emplacements ne sont pas directement compréhensibles.

En second lieu, parfaitement visible sur le tissu étendu bien à plat, le corps d'un homme avec son visage, la trace d'une couronne d'épines, mais aussi son dos avec des traces de flagellation, ses mains et ses pieds portants la trace des clous de fixation à la croix. Ces secondes traces étaient révélées sans étude particulière grâce à la photo dont le négatif montrait un portrait positif.

Un ingénieur du CNRS travaillant à l'Institut d'Optique du boulevard Pasteur, spécialiste des numérisations d'image, a cherché un modèle mathématique permettant de rendre cohérents les deux types de traces. Après bien des tâtonnements, il construisit un modèle en trois dimensions représentant le corps du supplicié. Les traces de sang arrivaient en parfaite coïncidence avec celles qui sont révélées à plat. Mais la série du modèle en trois dimensions ne comprenait aucune des plaies directement issues de la crucifixion. L'hypothèse des chercheurs devint donc une représentation du corps d'un homme flagellé, avec des traces de chute aux membres inférieurs, coïncidant avec une image *plane complète* d'un crucifié, face et dos.

L'équipe de chercheurs pensa alors à la « Tunique d'Argenteuil », sorte de chemise dont la présence à Argenteuil (Val d'Oise) est attestée depuis l'an 800, date du couronnement de Charlemagne à Aix-la-Chapelle. Selon la tradition, cette tunique aurait été celle que les soldats romains jouèrent aux dés au pied de la croix.

Partant du même modèle numérique en trois dimensions, la tunique fut confrontée aux traces du suaire de Turin. Le corps ayant porté la tunique était le même que celui qui avait été enseveli après la crucifixion. La concordance des traces s'est révélée totale. L'ingénieur ayant procédé à la numérisation détaillée des taches de Turin et de celles d'Argenteuil a même précisé que le modèle a permis de constater que l'épaule gauche portait la trace d'un fardeau lourd et dur.

En première conclusion, on peut au moins dire que la tunique d'Argenteuil a été portée par un homme flagellé et portant quelque chose comme une poutre ; ce même homme a été enseveli dans le linceul de Turin qui porte les mêmes traces que celles de la tunique, avec, en plus les plaies d'une crucifixion.

D'autre part le suaire révèle en outre une image négative plane du corps d'un homme qui a été crucifié, mais sans que ses jambes aient été brisées selon la méthode romaine habituelle ; en revanche une plaie au côté est visible. Cette image plane sur un linceul qui enveloppait un corps est inexplicable, d'autant plus qu'elle donne l'impression d'avoir été déposée *de l'intérieur* sur le tissu sans aucune trace d'arrachement ou de frottement.

Si on veut résumer ce qui est scientifiquement certain à la fin de l'an 2000, on peut affirmer que le suaire de Turin, pièce de lin tissée il y a environ 2000 ans au Proche-Orient, a bien été utilisé à ensevelir un corps humain qui avait été crucifié. La tunique d'Argenteuil avait été portée par le même homme juste avant sa crucifixion. Il ne s'agit en aucun cas d'une peinture ou d'un document réalisé en enveloppant une sculpture enduite de teinture.

La datation du tissu est indiscutable : début de notre ère.

Ce qui est, à ce jour, inexplicable dans l'état de la science, c'est la présence d'une image plane complète négative d'un corps de face et de dos.

L'identité du supplicié est inconnue, mais c'est le seul cas connu d'une crucifixion précédée d'une flagellation, deux châtiments distincts selon la loi romaine qui ne prévoyait jamais de double peine.

On peut également noter que si le Dr Barbé connaissait le suaire de Turin dont des photos avaient été largement diffusées, son étude n'était pas fondée sur l'étude du suaire, mais sur ses connaissances anatomiques et biologiques de chirurgien ; quand il écrivit son livre, les possibilités de traitement par ordinateur, non seulement n'existaient pas, mais étaient même inconcevables. Rien dans son livre (autant que je m'en souvienne) ne fait allusion à ces deux séries de traces, l'une plane, l'autre en relief. Cela m'aurait frappé.

Or tout ce que le suaire révèle maintenant est en complet accord avec l'étude de Barbé.

Additif 6. IV. 07

Un documentaire diffusé sur *Planète* aujourd'hui Vendredi Saint évoque le projet d'un chercheur voulant cloner le Christ à partir de traces de sang à prélever sur le suaire de Turin. Ce « projet » n'a pas recueilli l'approbation de l'Eglise ; il semble dans la veine de *Da Vinci code*. Axel Kahn, spécialiste des manipulations cellulaires à l'Hôpital Cochin, consulté, rappelle qu'on peut chercher l'ADN à partir d'une tache, mais en aucun cas cloner sans avoir des cellules vivantes.

G

ALFRED GÉRENTE, père de *Tad*, mon arrière-grand-père

Article
Fr. Gatouillat

Henry Gérente et le vitrail (1846-1849), une fulgurante réussite internationale

par Françoise Gatouillat
Centre André Chastel, laboratoire de recherche sur
le Patrimoine français et l'Histoire de l'art occidental, Paris

L'atelier de peinture sur verre créé à Paris en 1846 par Henry Gérente disparaît au décès de son frère Alfred, en 1868 mais, en dépit de la brève durée de leur activité, l'omniprésence des deux peintres verriers dans la littérature spécialisée témoigne d'une notoriété peu commune (fig. 1). Outre qu'ils sont cités dans la plupart des publications françaises et étrangères de leur époque[2], les dictionnaires d'artistes et les dictionnaires biographiques leur consacrent des notices[3]. Au XX^e^ siècle, la mention récurrente de leurs noms les associe au vitrail du siècle

[2] *Annales archéologiques* ; *The Ecclesiologist* ; LEVY, 1860, p. 244 ; DE LASTEYRIE, 1861, p. 129-142, etc.

[3] BELLIER et AUVRAY, 1882 ; BENEZIT, rééd. 1976 ; THIEME-BECKER, vol. 23, 1920 ; DEZOBRY et BACHELET, 1869 ; PREVOST et ROMAN d'AMAT, 1982, fasc. 90.

précédent bien avant que ne se développe la recherche historique sur le sujet[4] et, fait significatif, le premier article érudit sur la question se rapporte à des travaux d'Alfred Gérente[5]. Les inventaires après décès des deux peintres verriers et de l'épouse du second, découverts en 2000, précisent largement ce que l'on savait jusqu'ici de l'atelier et de la carrière de ses directeurs[6]. Les complète le *Cahier des charges pour l'adjudication du fonds de fabrication artistique de verrières, verres et vitraux peints dépendant de la succession de feu M. A. Gérente*, vente demeurée infructueuse en janvier 1869[7]. Ces minutes notariales offrent quantité d'informations sur le cadre de la vie privée et professionnelle, le fonds documentaire, les équipements du métier, les travaux en cours et les clients débiteurs.

Il ressort de ces documents que le succès de l'entreprise est dû à la personnalité de son créateur. Le parcours d'Henry Gérente débute au moment où la question du vitrail se pose de manière aiguë sur les nombreux chantiers de restauration et de reconstruction entrepris suite au renouveau religieux des années 1830. Se procurer des verrières « à l'ancienne » ou soigner celles du passé implique alors de faire appel à des compétences encore peu répandues. Loin de susciter la reconversion des artisans issus des vieilles dynasties vitrières, le domaine, fort prometteur, attire des pionniers, en général formés au dessin. Les ateliers, à peine une dizaine vers 1840 en France, s'y multiplient dans les décennies suivantes, atteignant une quarantaine en 1849 avant de passer à cent cinquante en 1863[8]. En 1846 et en 1847, les concours lancés pour la restauration de la Sainte-Chapelle de Paris en réunissent le fleuron[9]. Le lauréat, Henry Gérente, mort à 35 ans à la veille d'entreprendre l'œuvre qui eût consacré sa gloire, s'inscrit au premier rang de ces nouveaux professionnels du

---

[4] On citera les volumes du *Corpus Vitrearum* : GRODECKI, LAFOND et al., 1959, et GRODECKI, 1976, ou HAYWARD, 1982, p. 42-43.

[5] SUAU, 1973, p. 629-645.

[6] PARIS, Archives nationales de France, *Minutier Central*, XII, 1069, 1849, 31 octobre (H. Gérente) ; XXIV, 1426, 1868, 19 novembre (A. Gérente) ; XXIV, 1408, 1864, 11 avril (M. A. Bourdon-Gérente).

[7] *Ibidem*, XXIV, 1427, 1869, 4 janvier. Ce document, aimablement signalé par M. Durand, a permis de découvrir les autres.

[8] MERSON, 1895, p. 294.

[9] Des vingt-deux concurrents au premier concours, onze sont admis au second. PARIS, Médiathèque du Patrimoine, *Archives de la Commission des Monuments historiques*.

verre, qui échangent avec les historiens et n'hésitent pas à faire eux-mêmes œuvre d'historiens et de théoriciens[10].

Les débuts d'un archéologue

Comme ses propres parents, venus du Beaujolais s'établir à Paris avant la Révolution[11], le père du peintre verrier, Pierre Gérente, exerce le métier de marchand de vin en gros. Installé dans l'Ile Saint-Louis, il épouse en 1813 Anna Maria Salt, originaire de Birmingham[12], et l'aîné de leurs six enfants, Henri-François, naît l'année suivante[13]. De 1832 à 1836, le jeune homme fréquente l'École de médecine de Paris, études « sagement abandonnées devant la répugnance que lui inspire la pratique de la chirurgie, se tournant alors vers l'archéologie et les beaux-arts »[14]. Sa famille maternelle, qu'il visite régulièrement et dont il parle aisément la langue, a pu orienter ce fils de commerçant vers les disciplines artistiques : la collection de tableaux et d'objets d'art que possède son oncle John Clutton Salt peut avoir influencé ses goûts[15], comme sa parenté avec l'architecte Henry Clutton, figure du *Gothic Revival*. Quoi qu'il en soit, Henry Gérente se met à voyager à travers la France, l'Angleterre, la Bavière et la Prusse pour accumuler les relevés d'œuvres anciennes de toutes techniques. Contribuent à retracer ses itinéraires certains croquis autographes demeurés en possession des descendants de son frère Alfred – estampages de plats de reliures conservés dans les bibliothèques publiques de Rouen et de Birmingham, dessins de la Vierge dorée du portail de la cathédrale d'Amiens, d'une rosace de la cathédrale de Bristol, de la châsse de saint Alban dans l'abbaye du même nom près de Londres, etc. Il tire ses ressources d'une part de ces relevés,

[10] THIBAUD, 1835 ; THEVENOT, 1837 ; VIGNE, 1840 ; LAMI DE NOZAN, 1852.

[11] PARIS, Archives nationales de France, *Minutier Central*, XII, 763, an II, 5 ventôse (inventaire après décès de Jean Gérente, grand-père des peintres verriers).

[12] *Ibidem*, LIV, 1254, 1813, 21 juin.

[13] PARIS, Archives de la Seine, *Etat civil reconstitué* (14 mars 1814).

[14] « The late M. Gerente », in *The Ecclesiologist*, vol. 10, octobre 1849, p. 97-101.

[15] Collection dispersée à la mort de son propriétaire, à Birmingham, *Apollo House*, 21 mai 1863 (catalogue 10 p. : 34 tableaux, 94 céramiques et verreries).

destinés à la gravure d'illustration de publications archéologiques telles que l'ouvrage de Raymond Bordeaux, dont celui-ci, dans sa préface, lui attribue l'initiative[16]. Mais ces dessins, à la pointe d'argent ou à la plume, parfois aquarellés - souvent annotés -, montrent aussi la diversité des centres d'intérêt de leur auteur, qui copie des détails de manuscrits ou de pièces orfévrées aussi bien que des gravures rhénanes du XV^e^ siècle, manifestement pour lui-même, à la manière d'un chercheur qui consigne ses observations.

Le jeune dessinateur acquiert ainsi le statut de connaisseur, introduit dans le milieu des artistes et des collectionneurs. Des lettres attestent de sa familiarité avec le sculpteur Adolphe-Victor Geoffroy-Dechaume[17], et l'écrivain et critique Jules Janin, qui gère les collections du comte Anatole Demidoff, lui demande en 1842 un projet de restitution du fourreau d'un glaive, insigne royal de la première dynastie polonaise[18]. Rapidement reconnu dans le cercle parisien des archéologues, Henry Gérente entre en relation avec Prosper Mérimée et entretient avec Adolphe-Napoléon Didron des liens d'amitié assez étroits pour l'associer à l'un de ses voyages d'étude[19]. Dans son *Histoire de la peinture sur verre*, Ferdinand de Lasteyrie fait plusieurs fois mention de ses avis d'expert, et l'érudit breton Anatole de Barthélemy correspond avec lui au sujet des « anciens peintres sur verre de Tréguier »[20]. Son expérience des monuments du passé jointe à ces complicités détermine les conditions de sa réussite.

Un dessinateur tout terrain converti au vitrail

Henry Gérente dessine des cartons de vitraux, acquis au coup par coup par les ateliers de peinture sur verre. Ses propositions ont pour

[16] BORDEAUX, 1858.

[17] Lettres de la Fondation Custodia dont les références ont été aimablement signalées par M. S. Anthonioz (cotes 2005-A.42 [1844] et 2005-A.200 [1849]).

[18] Dessin entré dans une collection particulière, aimablement signalé par M. P. Witt.

[19] *Lettres de Prosper Mérimée à Ludovic Vitet*, 1998, p. 326-327 (14 octobre 1846 : « J'ai vu ces jours passés Gérente qui revient d'Angleterre où il a servi de drogman à Didron. L'un et l'autre admirent beaucoup les églises qui s'élèvent par enchantement dans toutes les provinces. C'est M. Pugin l'Amphion de toutes ces bâtisses-là…. »).

[20] *Bulletin monumental*, 1847, p. 577-585.

caractéristique de s'inspirer des œuvres de diverses techniques relevées in situ, qu'il continue de collecter au fil de ses déplacements[21]. Largement célébrée dans les *Annales Archéologiques*[22], la première œuvre qui lui vaut quelque publicité est la Vie de la Vierge de l'église de La Couture du Mans exécutée en 1843 par Lusson, atelier avec lequel il collaborera encore fin 1845 pour les créations maintenant perdues du chevet de Notre-Dame de Mantes[23]. Deux réalisations antérieures font remonter cette spécialisation à 1840, date de la verrière des Sibylles de Saint-Michel de Dijon due à la manufacture de Choisy, où la signature du cartonnier figure en bonne place[24]. Elle se lit tout aussi explicitement sur un vitrail du XVI^e^ siècle des Authieux-Port-Saint-Ouen (Seine-Maritime), remanié et complété en 1841 par la fabrique parisienne Hauder et André[25] (fig. 2). Son nom figure encore dans l'Arbre de Jessé de la chapelle d'axe de l'église Saint-Gervais de Paris, discrètement inséré avec celui de Karl Hauder. Le même atelier a de nouveau recours à ses cartons pour les trois pièces qu'il présente à l'Exposition des produits de l'Industrie de 1844[26] ; il produit aussi en 1845 neuf verrières dans le style du XIII^e^ siècle pour la chapelle funéraire du château du Plessis à Bouquelon (Eure)[27] mais, cette fois, le processus s'est inversé, le cartonnier étant choisi avant l'exécutant : Gérente a directement reçu la commande du propriétaire, le comte d'Osmoy. Il la doit à l'entremise de l'architecte diocésain Jacques-Eugène Barthélemy, semble-t-il en dédommagement de l'expérience de Notre-Dame de Bonsecours près de Rouen, qui vient de tourner court avec la manufacture de Choisy, le curé de l'église ayant manifesté sa préférence pour les cartons de Gsell[28].

La consécration survient en septembre 1845, lorsque Henry Gérente présente aux membres du Congrès scientifique réunis à Reims

[21] GATOUILLAT, 2001, p. 19-23.

[22] DIDRON, 1844, p. 146-153 ; IDEM, 1845, p. 166-174.

[23] *Annales Archéologiques*, t. 4, 1846, p. 65-68 ; POIRIER, s.l.n.d., p. 63-66.

[24] METMAN, 1914, p. 209.

[25] COCHET, 1864, p. 10.

[26] LASSUS, 1844, p. 68.

[27] Les vitraux, démembrés vers 1950, sont partiellement remontés dans les églises paroissiales voisines de Conteville et de La Lande-Saint-Léger.

[28] CHIROL, s. d. Des panneaux faits pour l'église sur des cartons de Gérente ont trouvé asile à Falaise (Calvados) et à Belbeuf (Seine-Maritime).

ses relevés de verrières médiévales des cathédrales du Mans et de Chartres, de Semur-en-Auxois et de Saint-Sulpice de Favières, ainsi que ses cartons des vitraux de Bouquelon, dessins appréciés au point qu'une exposition en est improvisée au Palais du Tau[29]. La manifestation a pour vertu de faire connaître son officine ouverte à la fin de l'année précédente dans le but de proposer « des cartons de vitraux aux manufactures et des motifs archéologiques de décoration aux peintres, aux sculpteurs, aux ébénistes, aux orfèvres, aux fabricants d'étoffes, etc. »[30]. Mais bientôt, comme l'avait fait dès 1838 Charles-Laurent Maréchal à Metz, il transforme en atelier de peinture sur verre son entreprise vouée aux modèles[31]. Que cette mutation, courant 1846, coïncide avec le moment où prend corps le projet de la restauration de la Sainte-Chapelle n'est évidemment pas fortuit, mais elle répond aussi à la forte demande du temps : en témoignent, dès la première année d'existence de l'atelier, des réalisations aussi variées que la traduction sur verre des cartons d'Hippolyte Flandrin pour l'abside de l'église Saint-Germain de Prés à Paris, la restauration de la rose sud de la cathédrale de Lyon, la création d'une verrière du Rosaire offerte par le cardinal de Bonald à la chapelle du Haut-Don du même monument[32], ou la restauration d'une verrière du XVI^{e} siècle de Saint-Aspais de Melun[33].

Dès ses débuts dans son nouveau métier, Henry Gérente est lié avec l'archéologue François de Guilhermy, auquel il souhaite, d'après son envoi au concours de la Sainte-Chapelle, déléguer l'iconographie des parties à restituer[34]. Guilhermy le présente en mai 1847 à Eugène Viollet-Le-Duc, qui lui procure une mission à Oxford pour reproduire les dessins de Gaignières conservés à la Boldeian Library[35], avant de se l'attacher, au mois d'octobre, pour restaurer les vitraux de Saint-Denis.

---

[29] *Bulletin monumental*, 1845, p. 525 et 542.

[30] DIDRON, 1844, p. 418-419. D'après l'article, Gérente recherche des apprentis susceptibles de « comprendre ses leçons et de l'aider ensuite dans ses nombreux travaux ».

[31] IDEM, 1847, p. 60-62.

[32] BEGULE, 1880, p. 102, 155.

[33] LEROY, 1879, p. 4.

[34] PARIS, Médiathèque du Patrimoine, *Archives de la Commission des Monuments historiques*, Lettre de H. Gérente accompagnant les pièces du concours (avril 1847).

[35] PARIS, Médiathèque du Patrimoine, [GERENTE H.], *Calques faits sur les dessins de la collection Gaignières (Bibliothèque d'Oxford). Tombeaux des rois... à Saint-Denis et autres lieux*… [août-septembre 1847].

Les chantiers paraissent devoir s'enchaîner ensuite en continu. Lassus et Viollet-Le-Duc, qui bâtissent la sacristie de Notre-Dame de Paris, font encore appel, en mai 1849, à Henry Gérente pour en vitrer le cloître[36] ; celui-ci leur soumet plusieurs projets (fig. 3), qu'il n'aura pas le temps de mettre en œuvre, pas plus que les travaux de la Sainte-Chapelle qui lui sont confiés en janvier 1848[37] et la commande, qu'il enregistre en 1849 pour la cathédrale de Reims, d'une petite rose illustrant l'Arbre de Jessé[38].

L'Angleterre offre parallèlement à Henry Gérente maints débouchés, qui occasionnent de fréquents séjours. Entré en relation avec l'architecte Augustus Welby Pugin et la Camden Society de Cambridge, qui le reçoit membre d'honneur en 1847[39], il expose en 1844 à la Royal Academy de Londres ses projets pour l'église de Bonsecours, prélude aux chantiers obtenus pour des édifices britanniques. C'est le cas de la cathédrale d'Ely, où lui sont commandées trois verrières de l'Ancien Testament, dont l'Histoire de Joseph et de Moïse qui orne depuis 1848 l'une des grandes baies du transept sud. Trouvant un fervent partisan en la personne du politicien et homme d'Église Alexander James Beresford Hope, le peintre verrier voit se multiplier les propositions[40]. En juillet 1849, quelques jours avant de succomber au choléra, le 5 août à son domicile parisien, Henry Gérente, qui vient d'être choisi par l'architecte Butterfield pour orner non seulement de verrières mais aussi de peintures murales l'église All Saints de Margaret's Street à Londres[41], étudie des manuscrits au British Museum en vue de la restauration des vitraux de la cathédrale de Canterbury. Son inventaire après décès mentionne dans l'atelier des verrières en cours de réalisation pour la cathédrale d'Oxford et l'église St Mary de Stafford, et il vient en outre d'accepter une commande des correspondants américains des Ecclésiologistes, destinée à l'église St James The Less de Philadelphie[42].

---

[36] LENIAUD, 1980, p. 202-203.

[37] *Annales Archéologiques*, t. 8, 1848, p. 56.

[38] PARIS, Archives nationales de France, F[19] 7832 (1824-1852).

[39] *The Ecclesiologist*, vol. 8, décembre 1847, p. 171.

[40] *Annales archéologiques*, t. 9, 1849, p. 184-185 (lettre d'Alexandre Beresford Hope, Londres).

[41] KERNEY, 2002, p. 27-52.

[42] *The Ecclesiologist*, vol. 9, avril 1849, p. 351.

L'atelier de l'Ile Saint-Louis

Si l'inventaire de 1849 ne fait apparaître aucun paiement à des collaborateurs, au vu du nombre des réalisations comprises entre 1846 et le décès d'Henry Gérente, des œuvres alors en cours d'exécution et des perspectives offertes par les multiples commandes qui lui ont été adressées, l'atelier compte nécessairement plusieurs employés. Certains sont du reste évoqués au détour d'une anecdote concernant les émeutes de juin 1848[43]. L'équipe comprend aussi un apprenti, compagnon de voyage de son maître à Canterbury et à Wells en février 1849, l'aidant à en calquer les verrières.

En 1847 d'après son envoi au concours de la Sainte-Chapelle[44], sans doute plus tôt, le peintre verrier loue dans l'Ile Saint-Louis, au 13, Quai d'Anjou, deux appartements, l'un à usage d'habitation, au premier étage, l'autre abritant l'atelier, situé au rez-de-chaussée en fond de cour. L'inventaire de ce local, très sommaire en 1849, mentionne qu'on y dispose d'un « grand four en brique avec ferrures et moufles brisées » et d'un poêle, alimentés par du charbon de terre. La salle de travail, aux murs de laquelle sont encadrées huit des grandes lithographies de la monographie de la cathédrale de Bourges des Pères Cahier et Martin, est équipée de six tables montées sur tréteaux. Les opérations de peinture s'effectuent verticalement sur l'un des sept chevalets vitrés. Sont encore signalés un tire-plombs, une planche à couler le plomb, deux fers à souder, un « séchoir », caisse à jour servant à sécher les pièces peintes avant cuisson, et des casiers de bois. Le stock de verre, en revanche fort détaillé dans l'acte, s'élève à 471 feuilles de toutes couleurs, qui font l'objet d'une liste indiquant leur provenance et leur prix. Sont nommés deux grossistes parisiens, Gérard & Curty et Gustave Héringer, écoulant semble-t-il des verres de fabrication lorraine[45]. Mais Henry Gérente se procure l'assortiment de teintes le plus complet à Lyon chez Lanoir, qui vend les produits des verreries de la Loire. Les prix à l'unité varient de

[43] Sous-lieutenant de la Garde nationale, en danger d'être abattu dans une rue de Paris, le peintre verrier « fut sauvé de peu par ses ouvriers » (nécrologie, in *The Ecclesiologist*, vol. 10, octobre 1849, p. 99).

[44] Sa lettre fait valoir que la proximité de l'atelier serait bénéfique à la conservation des panneaux.

[45] *Annuaires généraux du commerce* (Didot-Bottin) et *Almanach-Annuaires du bâtiment, des travaux publics et de l'industrie* (Sageret) de la période concernée.

0,50 f. - le violet de Gérard & Curty, tandis que celui d'Héringer vaut 2 f. - jusqu'à 3,50 f. pour le rouge de Lanoir. Voilà qui met en évidence l'effort du peintre verrier pour disposer de la palette la plus large possible en se fournissant de verres de qualités diverses : les jaunes, les blancs et les violets, par exemple, proviennent des trois entreprises citées.

Fonds graphique et collections

Le fonds documentaire est particulièrement riche chez l'ancien dessinateur de métier, et fait la réputation de l'atelier. Il est constitué en 1849 de plus de cinq mille feuilles de « gravures, dessins, calques, frottis, etc. », dont les sujets n'apparaissent malheureusement pas, le contenu des cartons étant prisé par lots de plusieurs centaines. Ces dessins, encore plus succinctement évoqués dans les inventaires de 1864 et de 1868[46], réapparaissent dans le catalogue de la vente de la collection Gérente, dispersée en 1869 en vente publique[47]. La plupart d'entre eux sont probablement de la main des deux frères, qui ne semblent guère avoir recours à des cartonniers extérieurs ; les cartons peints par Flandrin pour Saint-Germain des Prés, clairement désignés en 1869, sont cependant restés en leur possession.

Henry Gérente réunit par ailleurs une vaste collection d'antiquités, reliques archéologiques contribuant vraisemblablement au même but documentaire que les dessins amassés. Le catalogue dressé en 1869 en montre la variété, meubles anciens, tissus, encensoirs, ostensoirs, reliquaire, fragments d'émaux, statuettes d'albâtre, carreaux de pavement, serrures et vitraux. Parmi ceux-ci se trouvent des éléments provenant de Saint-Denis, le panneau de la vie de saint Benoît qui entrera au musée de Cluny en 1958, et la désormais célèbre « tête Gérente » du musée de Genève, alors montée en « panneau d'antiquaire » (fig. 4 et 5), conservée comme spécimen susceptible de guider restaurations et créations, du consentement de l'architecte du chantier puisque celui-ci en vante lui-

[46] Voir note 5.

[47] *Catalogue d'objets d'art et de curiosité. Meubles anciens, vitraux, fayences, porcelaines, objets en fer, magnifique tapis du XVI^e siècle et objets divers. Dépendant de la succession de M. Alfred Gérente, peintre verrier, dont la vente aura lieu aux enchères publiques en l'Hôtel des Ventes mobilières, Rue Drouot n° 5 …. le vendredi 22 et samedi 23 janvier 1869 à 1h* (8 p.).

même publiquement l'intérêt[48]. Un coffre du Moyen Âge, également reproduit par Viollet-Le-Duc dans son ouvrage sur le mobilier, sera acquis à la vente par le musée de Cluny avec une serrure et un tapis[49].

Comme celui des « objets de curiosité », le goût des livres accompagne Henry Gérente sa vie durant, l'extraordinaire bibliothèque qu'il se constitue n'étant que peu augmentée par son cadet[50]. Hormis toute la littérature érudite publiée de son temps en français, en anglais et en allemand sur l'histoire et l'archéologie - l'inventaire fait état d'achats auprès du libraire Friedrich Klincksieck spécialisé dans les publications en langues étrangères -, ou des recueils de dessins de Dürer, de gravures d'Holbein, etc., l'aîné des Gérente, en bibliophile distingué, se procure quantité d'ouvrages anciens, comme la *Flandria ilustrata* d'Antoine Sanders, la *Généalogie des comtes de Flandre* d'Olivier de Wree, celle des Habsbourg publiée à Vienne en 1737, des « Calendriers de la Cour » imprimés au XVIII[e] siècle, et surtout près d'une quarantaine de manuscrits enluminés et d'incunables du XV[e] et du XVI[e] siècle.

L'héritage

Ferdinand de Lasteyrie évoque en 1861 la mémoire d'Henry Gérente « … mort dans toute la force de son âge », tout en rendant hommage à son frère Alfred, qui « a hérité de son atelier et, ce qui vaut mieux encore, de ses bonnes traditions. »[51] La prospérité de l'entreprise repose après 1849 sur le réseau de relations qu'Henry Gérente avait su bâtir et exploiter. L'arrivée à la tête de l'atelier du cadet, jusque-là sculpteur et donc inexpérimenté, n'arrête pas le maître d'œuvre de Saint-Denis : Viollet-Le-Duc poursuit le travail entrepris en 1847 avec Alfred Gérente. Celui-ci contribuera ensuite sous sa direction aux chantiers français majeurs, ceux de la cathédrale d'Amiens et des deux grandes églises de Carcassonne dès 1851, de la Madeleine de Vézelay en 1852 ou

[48] VIOLLET-LE-DUC, 1868, p. 415.

[49] IDEM, 1874, p. 26-28.

[50] *Vente de livres anciens et modernes et de livres gothiques composant la bibliothèque de M. Alfred Gérente, peintre verrier, le samedi 23 janvier 1869* (Hôtel Drouot), catalogue, Paris, 1869, 11 p. Plus de 90% des titres figurent dans l'inventaire de 1849.

[51] LASTEYRIE, 1861 (voir note 1), p. 135.

de Notre-Dame de Paris à partir de 1854. Outre Manche, l'architecte George Gilbert Scott agit comme Viollet-Le-Duc, reconduisant sa collaboration avec l'atelier français à Ely - son Histoire de Samson est présentée en 1851 au Crystal Palace pendant l'Exposition universelle de Londres –, puis faisant appel à lui pour fournir les vitraux de l'église Saint-Nicolas de Hambourg au début de la décennie suivante. Suite aux engagements contractés par son aîné en Angleterre, Alfred Gérente achève les travaux en cours et accomplit ceux qui étaient demeurés à l'état de projets, comme l'Arbre de Jessé de l'église londonienne de Margaret's Street, inspiré de la grande verrière orientale de la cathédrale de Wells qu'Henry avait relevée sur échafaudage[52]. Il signera également d'innombrables verrières dispersées sur le sol britannique, entre autres à Filby, Ashwell, Scarborough, Bury St Edmunds, Newark et Preston. Enfin la Société des Ecclésiologistes américains, qui avait conduit Henry Gérente à exporter une verrière à Philadelphie, adresse à son frère une seconde commande après réception de la première (fig. 6). Alfred Gérente parvient ainsi à pérenniser la place éminente qu'avait gagnée son prédécesseur grâce à sa culture, son dynamisme et ses talents, en seulement trois ans d'exercice de la profession[53].

Bibliographie

Annales archéologiques (à partir de 1844).

Annales Archéologiques, t. 8, 1848, t. 9, 1849.

AYERS T., *The Medieval Stained Glass of Wells Cathedral*, *Corpus Vitrearum*, Oxford, 2004, p. CVIII et 344.

BEGULE L., *Monographie de la cathédrale de Lyon*, Lyon, 1880.

BORDEAUX R., *Serrurerie du Moyen Age. Les ferrures de portes*, Oxford et Paris, 1858.

Bulletin monumental, 1945.

Catalogue d'objets d'art et de curiosité. Meubles anciens, vitraux, fayences, porcelaines, objets en fer, magnifique tapis du XVI^e^ siècle et objets divers. Dépendant

[52] AYERS, 2004, p. CVIII et 344.

[53] Je remercie pour leur généreux accueil les membres de la famille Monsaingeon, arrière-petits-enfants d'Alfred Gérente, ainsi que tous les collègues qui, depuis des années, m'ont apporté leur aide, en particulier Sylvie Aballéa, Stanislas Anthonioz, Michael Archer, Hervé Cabezas, Michael Cothren, Jean Farnsworth, Martin Harrisson, Michel Hérold, Claire Huguenin, David King, Jean-François Luneau, Elisabeth Pillet, Virginia Raguin, Laurence Riviale et Brian Sprakes.

de la succession de M. Alfred Gérente, peintre verrier, dont la vente aura lieu aux enchères publiques en l'Hôtel des Ventes mobilières, Rue Drouot n° 5 …. le vendredi 22 et samedi 23 janvier 1869 à 1h (8 p.).

CHIROL P., *La basilique Notre-Dame de Bonsecours*, Rouen, s.d.

COCHET D., *Rapports adressés à son éminence Mgr le cardinal de Bonnechose, archevêque de Rouen, sur l'inspection des églises de son diocèse pendant les années 1862 et 1863*, Rouen, 1864, p. 10.

DEZOBRY et BACHELET, *Dictionnaire général de biographie*, 5e éd., 1869.

GATOUILLAT F., *L'art d'accommoder les vitraux : les modèles dans l'atelier Gérente*, in *Le vitrail comme un tout*, *News Letters* 48, hors-série 2001, p. 19-23.

DIDRON A. N., *Peinture sur verre. Vitrail de la Vierge*, in *Annales Archéologiques*, t. 1, 1844, p. 146-153 et. t. 3, 1845, p. 166-174.

Didron A. N, in *Annales Aechéologiques*, t 1, 1844 p ; 418 - 419

DIDRON A. N., *Les vitraux de la Sainte-Chapelle*, in *Annales archéologiques*, t. 6, 1847, p. 60-62.

GATOUILLAT F., *Alfred Gérente*, *Henri Gérente*, in *Allgemeines Künstlerlexikon* (AKL Thieme-Becker, nouvelle édition), Leipzig, 2006, vol. 51.

GRODECKI L., LAFOND J. et al., *Les vitraux de Notre-Dame et de la Sainte-Chapelle*, Paris, 1959.

GRODECKI L., *Les vitraux de Saint-Denis*, Paris, 1976.

HAYWARD J., *Radiance and Reflexion*, 1982.

KERNEY M., *All Saints', Margaret Street : a Glazing History*, in *The Journal of Stained Glass*, 2002, p. 27-52.

LAMI DE NOZAN E., *De la peinture sur verre*, Toulouse, 1852.

LASSUS J.-B., *Exposition de l'Industrie. Peinture sur verre*, in *Annales Archéologiques*, t. 1, 1844, p. 63-68 (à la p. 68).

DE LASTEYRIE F., *La peinture sur verre au XIXe siècle*, in *Gazette des Beaux-Arts*, IX, 1861, t. 1, p. 129-142, etc.

LENIAUD J.-M., *Jean-Baptiste Lassus (1807-1857) ou le temps retrouvé des cathédrales*, 1980.

LEROY G., *Les anciens vitraux de l'église Saint-Aspais de Melun*, 1879, Melun, 1879.

Lettres de Prosper Mérimée à Ludovic Vitet, 2e éd., Paris, 1998.

LEVY E., *Histoire de la peinture sur verre*, Bruxelles, 1860.

MERSON O., *Les vitraux*, Paris, 1895, p. 294.

METMAN E., *L'église Saint-Michel de Dijon, monographie historique*, Dijon, 1914.

PARIS, Médiathèque du Patrimoine, *Archives de la Commission des Monuments historiques* ; [GERENTE H.], *Calques faits sur les dessins de la collection Gaignières (Bibliothèque d'Oxford). Tombeaux des rois... à Saint-Denis et autres lieux*… [août-septembre 1847].

POIRIER P., *Histoire et description de Mantes et de ses environs*, s.l.n.d. (après 1885).

PREVOST et ROMAN d'AMAT, *Dictionnaire de biographie française*, 1982, fasc. 90.

SUAU J.-P., *Alfred Gérente et le "vitrail archéologique" à Carcassonne au milieu du XIX^e siècle*, in *Congrès archéologique,* 1973, p. 629-645.

SUAU J.-P., *Frères Gérente*, in *Intermédiaire des Chercheurs et des Curieux*, août 1980, col. 816-820 ; septembre 1980, col. 861-863.

The Ecclesiologist (à partir de 1847).

TIBAUD E., *De la peinture sur verre*, Clermont-Ferrand, 1835.

THEVENOT E.H., *Essai historique sur le vitrail*, Clermont-Ferrand, 1837.

Vente de livres anciens et modernes et de livres gothiques composant la bibliothèque de M. Alfred Gérente, peintre verrier, le samedi 23 janvier 1869 (Hôtel Drouot), catalogue, Paris, 1869, 11 p. Plus de 90% des titres figurent dans l'inventaire de 1849.

VIGNE J., *Peinture sur verre. Considérations critiques sur cet art*…, Paris, 1840.

VIOLLET-LE-DUC E., *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^e au XVI^e siècle*, vol. 9, 1868.

VIOLLET-LE-DUC E., *Dictionnaire raisonné du mobilier français*, vol. 1, 2^e éd., 1874.

. . . / . . .

3. VI. 08

Cher Monsieur,
Je vous remercie de l'attention que vous avez bien voulu porter à mon petit essai (pas si exhaustif que cela, il fallait "tenir" dans un nombre de feuillets calibrés); je ne manquerai pas de vous adresser un tiré à part de l'article dès que l'ouvrage paraîtra, en principe en septembre.
Grand merci aussi pour cette référence dans l'ouvrage de Mâle, que j'ai pourtant chez moi depuis toujours mais où je n'aurais pas songé à chercher mention de vos ascendants. C'est là une nouvelle preuve de l'intérêt qu'on n'a cessé de leur accorder. Qui, en effet, nommait les restaurateurs du siècle précédent en 1905 -date de la 1re édition-? Et, sous cette plume prestigieuse entre toutes, voilà un bel hommage.
J'intègre cela au dossier que vous m'avez tant aidée à nourrir.
En vous saluant bien cordialement,

Françoise Gatouillat

Cher oncle Dominique,

pour un bel hommage, c'en est un!
Vous voici à nourrir les dossiers de nos chercheurs émérites !

Belle pêche que cette réf chez Mâle!

Je regarde de temps à autre le beau vitrail portant les monogrammes.

Merci pour toute cette énergie et son partage,

à bientôt, g .

De D. M. à

Madame F. Gatouillat :

« *Vitraux de Saint Denis*
«
« Emile Mâle :
« Histoire de l'Art religieux en France
« *Tome I* - XII^eme siècle
« Paris 1922

« *Chapitre V* Suger et son influence, p. 169

« Suger semble avoir inventé cette composition grandiose
« qu'on appelle l'*Arbre de Jessé ;* tout au moins, les artistes de
« Saint-Denis lui ont donné, sous ses yeux, sa forme parfaite,
« celle qui s'imposera aux siècles suivants.
« Suger a pris soin de nous dire lui-même qu'il y avait , à
« Saint-Denis, un vitrail consacré à l'arbre de Jessé. Ce vitrail
« existe encore aujourd'hui. Il est, il est vrai, fort restauré, mais
« quelques parties en sont anciennes, et la restitution de
« l'ensemble peut être tenue pour exacte[1].

…….

1

[1] Cette restauration, extrêmement habile, si habile qu'on « ne peut plus aujourd'hui reconnaître les parties « anciennes, est due à Gérente. Le baron de Guilhermy, « qui a étudié « Saint-Denis avec un soin minutieux « pendant les grands « travaux de 1839-1840, nous dit que « quatre personnages de « l'arbre de Jessé étaient anciens, « ainsi que le Christ avec les sept colombes. Lenoir, qui « avait fait transporter le vitrail au Musée des monuments « français, nous en a laissé un dessin, mais incomplet, car il « ne reproduit que les rois de Juda superposés. On voit « aujourd'hui, à Saint-Denis, non loin du vitrail refait par « Gérente, dans une autre fenêtre, un fragment d'arbre de « Jessé : ce sont des parties du vitrail de Suger que Gérente « n'a pas utilisées.

Pour mémoire :

Il y a quelques années j'avais envoyé une carte de vœux représentant un fragment de vitrail. Ce panneau avait un double intérêt ; il présentait les deux monogrammes de Viollet-le-Duc et d'Alfred Gérente. De plus l'Abbé de St Denis : Suger, figurait en bas du panneau, en bure monastique mais avec sa crosse d'abbé mitré.

D.

B■B
■B B

H

LIVRES RARES

Hybridation des Colimaçons *monogames LGT*
in Gardens Journal - **Plymouth**
Harnais tadjiks (1918 / 1933) Régression prolétarienne
in Novoïe Vremia - **Tsaritzin**e
Le Bouleau , *Calfatage des coracles en Europe du nord.*
in Wasa Lop'het **Oslo à moine**
Anneaux excentrés de croissance en forêt tropicale (*Sipo & Balsa)*
in Tamtam - **Ritournelle**
Calculs numériques de raison 7 (Théorie des nombres seconds)
in Le Boulier élastique – **Paris**
Dynamite des falaises cauchoises (Chas de l'aiguille)
in L'Echo du Clos Lupin **Yport**
Le Feng-Sui *Géomancie d'un écosystème*
in Les sciences inexactes - **Sale**
Dictionnaire des clés (forées, bénardes, anglaises, de sol, etc)
in A Louis XVI – **Trianon**
Façons, façonnages, façonniers (Savoir-vivre et cultures)
in Château d'AY –**LaVineuse**
Thermocautères fébrifuges (de – 272° C ± 1°K)
in Dupuytren – **Phœnix (Arizona)**
Fromages encyclopédiques -100- *de Talleyrand à Vespasien*
in Les Odeurs – **Tipi ou Cata**
Du Camp du Drap d'Or à Tilsitt (Des conférences inter nationales)
*in***Trente** Actæ S.S **Rome**
Apologize et *Mots croisés (Bouillons Duval et Kub)*
in Le Labyrinthe **– Crètois**

De Réaumur *à* Sébastopol *(Bienvenüe à Montparnasse)*
in The Tube – **London**
Apologize et *Mots croisés (Bouillons Duval et Kub)*

in Le **Labyrinthe** *crétois*

Devis fait pour la Descente en Angleterre (entrée du tunnel)
in L'Encre de Marine - **Petit Bé et C**

Truismes, litotes, euphémismes : tout en un
in La Rousse et Pissenlit

Winchester : bagne, carabine et évêché
in Riot gun - Armes et cycles **de St-Etienne**

Signé Jacob : *polar commode, Louis XV, de marqueterie*
in Faubourg - **Saint-Antoine**

Fiche anthropométrique de Nicolas Bourbaki
in P. U. F. *Collection* L'analphabète – Q.L.

Syndrome pré-traumatique récidivant (Mourir pour naître)
in Le Lazaret **Castel-Gandolfo**

Traité de neurochirurgie : amputations et greffes (*Méthode* Samson)
In **Couïc dedans, le panier est plein**

Filatures de laine et chaussettes à clous
in La Tour pointue –**Scotland Yard**

Arthropodes, prothèses et pilons
in 999 fois tic et une fois toc **Treasure Island**

Métabolisme randomisé du robot polyglotte
in La Gaule **Væ !**

Saint Aujustin-Bridoux (Bâtons de réglisse, de sucettes et breneux)
in AAAAA; **Vire-les-A**

Météorites de croisières (Iles grecques, Ile Seguin, Ile aux Chiens)
in Smog – **Londres** Gnwich

Confitures maison, pêts-de-nones cloîtrées Recettes familiales
in Feux – **Lourdes et Fourvière**

Naines, noires, filantes, géantes, des *bergers, de cinéma*
in Stella Maris - **Le Sémaphore**

Cycle Beau de Rochas, *(moteurs à quatre temps pour abstinents*
in Vel d'Hiv' **Six-Jours**

La Flotte enchaînée (bateaux de papier à musique)
in La Méduse ***de Chaumareix***

A Thalie ou La clé des songes (Poème pour chiens)
in Jézabel - **Mamère et Devan**

Manuel de l'arracheur-extirpateur (réservé aux mythomanes)
in Le Vistemboir **- L'insulaire**

Trempe ton pain Marie (la boulangerie sans larmes)
in Le levain - **Meunier & Tudor**

Figures du néant (illustré)
in Editions Cantor - **22 Plurien**

Cataclysmes, catachrèse, catastrophes, catalogues, cataplasmes
in Cassandre - **Bikini**

Duo et quatuor à sept instruments chirurgicaux
in Berceuse et guillotine - **Berquinade**
Sifelle et Bout d'Zan *(Tragédie en cinq actes et en vers)*
in Rideau-baissé **Odéon**
Houe et dents de scie (édition bilingue)
in Prudent – Principe – **Ed Prêt caution**
Désir et besoin (Münchaùsen et Sacher-Masoch)
in Glück – **Haben und Sein**
Mein Schatz *Du bon usage de la dévaluation*
in Philathelic prayer book **- Nunc est bibendum**
Sæcula sæculorum (trisection des nanosecs)
in Spiral et échappement – **au Quatrième Top**
Hydrodynamique du saccharose octaèdrique
in Petit boulé & Grand cassé – **Kahn-a-suker**
Manuel d'entretien (anémélectroreculpédalicoupeventomosoparacloucycle)
in L'œuf-***de C***
Armes de poing, armes de jet PT (Le feu tue, les erreurs aussi)
in Pan **! - Général** Délogeys
Rubicon et Quiévrain (Anabase halieutique)
in Alea jacta est – **La gaule wallonne**
Essoreuse centrifuge canine (*Briard ou Fox à poil ras)*
in Violon et bec de gaz - **Waterproof**
Phonèmes et onomatopées (percussions et brise-béton)
in Tamponnoirs de guimauve **– BHV**
Piment rouge butane (bonda nég'esse)
in Poussons, poussons l'es (k)pelette - **6**
La Jonquille et Sidi-Brahim (éthique du pas redoublé
in Cors de chasse au pied – **BCA - BCI**
Etendards et drapeaux (Blanchis sur pré) *et sous le harnoisn*
Croævates de Croatie – **Tito, tailleur –Zagre**
L'œil poché et miroir (les deux font la paire)
in Traumatologie périnatale – **Même panie**
Laparomancie (Haruspices)
in la vie devant soi – **MMCM ab urbe condita**
Clips et claps (Movies)
in Sic itur ad astra –**Hitchcock, C.B. De Mille a**
La Chartreuse des pâmes (eau de mélisse et carmes)
in Isère, isards et mêle-ancholies.**CQF**
Gorets, endives, porcs et chicorée.(Croissance et excroissance)
in Rustica – **rüe vert**
*De l'extinction de l'*Effet Joule *(magnétisme et paupérisme)*
in Bougie de Volta **. Lune rouss**
Programme (Aux Lopiens et antilop)

in Qu'est-ce qu'a Lop - **Boul'mich' jusqu'à la**

Le beau vélo (Ravel et Maurice)

in Le marathonien nouveau code de la route - **ed.**

Volant droit et conduite gauche (Dyslexie et latéralisation)

in Union Jack – **Serpent**

Coquille, croquenots, crapahut (comment sortir du Puy)

in Compostelle – **2**

Castro Fidel (Bond James : *Top secret*)

in Ian Fleming 1959 – **p. 172 Bouqu**

Fidel Castro (Bond James : *Chaleur humaine*))

in Ian Fleming 1959 – **p. 176 Bouqu**

Du bon usage du pare-battage en ville (créneau étroit)

in Le constat amiable – **Toc**

L'abat-jour (Baisse un peu)

in Moins qu'hier, plus que demain – **Les carottes sont**

Pissenlits et chrysanthèmes (langage floral)

in Cîmes –al-Thiers – **Manuel du fossoyeur**

Coq à l'âne - Coq en pâte- Coquemar (La Semeuse)

in Coquecigrues *A* **les co**

Rodogune (The Princess's mumy)

in Forensic chronicles – **Farsi Verlag -**

Epanchements synovial et amoureux(à deux genoux)

in Rut de la mante – **Darwin**

Tarare (tambour tournant chasse-mouche)

in School boy magazine – **Made it y**

Salage et décongélation (de l'eau de mer)

in Saumure et Gabelle **– Salpicon à l'u**

Rouge (Les Anglais ont débarqué)

in Camélia de la Poitrinaire - **Κατ**

Fakirs et shérifs (Mort et Résurrection)

in Colt, Browning & C° - **Tombstone Ci**

Cusco et Cuzco (Tabassage et lama gris)

in Poulets et paons – **APHP. C pas l**

La Pâte feuilletée (Triplex Arma virumque cano)

in SPQR – **Non au pain**

par 4 (Bois et métal)

in Foursome & eagel , caddies, bunker – **J'fais des**

Timbré, à mouche, de verre, peint, d'Arménie, à cigarettes

in Lotus et papyrus – **Moulins d'Ar**

Les fouilles curieuses (Catacombes érotiques)

in Tout de mon crû – **La com**

Amadou (mycélium luciferens)

in Escampette, amilfeu – **Aux poudres aux**

Vit étrusque (glyptique steganomorphe)
in Livre de prix – **recommandé pour les CM 1 et CM 2**
*Preuve par neuf (*petit Nicolas)
i*n* Casse, Crise, Javel & Billancour

BBB
BBB

J

PALÉONTOLOGIE DU CHAR DE COMBAT

La fonction crée l'organe

Le Moyen 0rient, bien avant notre ère, a connu les chars de guerre portant un conducteur et un archer. L'éléphant numide fut, lui aussi, un blindé presque invulnérable pouvant percer les lignes ennemies et tourner les défenses. Les fantassins formaient « la tortue », tandis que les roues des chars de guerre étaient porteuses de lames de faux. Engins redoutables empêchant le combat rapproché ; seules les armes de jet pouvaient lutter contre.

La révolution militaire vint d'Asie ; les cavaliers mongols tirant avec leurs arcs à double courbure tout en chevauchant introduisirent une forme de *blitzkrieg* irrésistible qui transforma le monde occidental.

Sous la Renaissance plusieurs « ingénieurs militaires » imaginèrent blindages mobiles et armes à feu ; Léonard de Vinci fut le plus fameux d'entre eux.

La Grande Guerre débuta par des affrontements sanglants en plaine, que ce soit à Charleroi, sur l'Ourcq ou sur la Marne. Guerre de mouvement, chaque adversaire s'efforçant de tourner les troupes ennemies . Ces tentatives répétées furent connues sous le nom erroné de 'Course à la mer', chaque

tentative, crochet du gauche des Français, crochet du droit des Allemands, rapprochait les combattants de la Mer du Nord qui n'était pas une cible mais un buttoir.

Les Britanniques luttèrent sur l'Yser, sauvegardant une parcelle de territoire belge qui ne fut jamais envahi.

Des deux côtés les combattants s'enterrèrent pour reprendre leur souffle et attendre que les productions de munitions permettent de reconstituer des stocks indispensables à de nouveaux combats.

Tranchées tracées un peu au hasard des conditions locales, fragments discontinus d'une ligne symbolique reliant la mer à la frontière suisse, à Bâle. Ces longues excavations étaient tantôt organisées en ligne de feu, tantôt simples boyaux de communication, sapes profondément enfouies où vivaient les hommes pourchassés par les projectiles ennemis, postes avancés d'écoute ou d'observation, tranchées de deuxième et troisième lignes…

Peu à peu les entonnoirs provoqués par les obus de gros calibre complétèrent de manière aléatoire le bouleversement du sol. Que ce soit des sous-bois, des pâtures, des champs de céréales, des fermes ou des villages, les tirs et le travail des hommes uniformisèrent les paysages devenus lunaires.

Pour compléter les défenses enterrées, les deux camps eurent recours à une invention assez récente des fermiers américains combattant les éleveurs de troupeaux énormes : le fil de fer barbelé souvent appelé ronce artificielle.

Devant les tranchées, dans le *no man's land*, face à l'assaillant éventuel, des hommes, le plus souvent des territoriaux âgés, venaient, la nuit, chargés de piquets et de rouleaux de barbelé afin de créer un réseaux dense que l'attaquant devra d'abord franchir en le détruisant.

Les lignes ennemies se faisant face furent de plus en plus enserrées par ces épais enchevêtrements de fils hérissés de

pointes accrochant buffleteries, capotes et bandes molletières. Plus les combattants s'enterraient, plus les réseaux de barbelé étaient renforcés. Chaque opération, coups de main ou offensive limitée, nécessitait une intense préparation d'artillerie destinée à détruire ces réseaux. Si la destruction était insuffisante, les fantassins empêtrés dans ces ronciers étaient cible facile pour les défenseurs d'une position. Il y eut d'innombrables cadavres de soldats restés interminablement épinglés dans les ronciers comme des papillons sur leur plaque de liège.

Plus les réseaux de barbelés se développaient, plus leurs destructions nécessitaient de préparation d'artillerie, dévoilant ainsi les projets d'assauts et alertant les défenseurs. Les attaques surprises étaient impossibles

C'est pour sortir de cette situation proprement infernale que les Britanniques chargèrent la Marine de Sa Majesté de proposer une solution.

Pourquoi la marine ? Impossible de répondre avec certitude. Une part d'explication est apparue au début de la Seconde Guerre Mondiale. Un Membre du Parlement, bien que politiquement très isolé, ancien Premier Lord de l'Amirauté au début du conflit précédent, avait fait étudier un engin dont un prototype fut même construit. Il s'agissait d'un engin sur chenilles creusant une tranchée, un peu comme une taupe, tout en y restant abrité des tirs ennemis. En 1939 cet honorable M.P. tentait de répondre aux besoins de la guerre précédente, comme les généraux français. Heureusement, et contrairement à ces derniers, il fut capable de changer d'avis et produisit personnellement d'innombrables idées nouvelles qui révélèrent leurs efficacités.

Il s'agit de Winston S. Churchill, Premier Lord de l'Amirauté en août 1914. En mai 1940 il devint Premier ministre.

En 1915, la marine dont il était le « patron », lança l'étude d'un engin capable d'écraser les barbelés et de franchir tranchées et entonnoirs. Sous le nom de code « réservoir » , *tank,* une énorme machine fut conçue, construite et essayée. Des trains de roulement, inspirés des chenilles américaines de tracteurs agricoles *Caterpillar*, portaient une caisse lourde et allongée. Chaque chenille enveloppait complètement un côté du corps de l'engin dont le poids écraserait les réseaux de barbelés les plus denses. La longueur importante de la machine lui permettrait de franchir trous d'obus, boyaux et tranchées, La disposition des chenilles permettait au *tank* de surmonter des obstacles verticaux, fossés profonds, épaulements et murs qui auraient résisté au choc frontal.

A l'origine il n'avait pas été question de mettre à bord des armements, ce n'était pas un engin de combat mais de franchissement. Pourtant il aurait été stupide de ne pas embarquer mitrailleurs et mitrailleuses. Mais la disposition du tank ne se prêtait guère à cette greffe, impossible sur l'avant, difficile sur les côtés.

Devant cette difficulté les ingénieurs durent recourir au système utilisé pour les premiers navires à vapeur.

. Au cours du XIX^{e} siècle les marines de guerre de tous les pays furent confrontées à une révolution technique. Les ponts recevant les longues batteries de canons devaient faire place aux machines à vapeur et surtout aux roues à aubes nécessaires à la propulsion. L'hélice de Sauvage n'apparaîtra que plus tard.

Les premiers bateaux à vapeur étaient des remorqueurs à roues destinés à manœuvrer les grands voiliers près des côtes. Il apparu très vite que des frégates armées devaient être autonomes et donc recevoir chaudière et roues. Mais où mettre les canons ?

Les pièces devaient occuper les parties de pont laissées libres par les machines. Moins nombreuses ces pièces devaient être orientables ; il fallait les protéger tout en assurant un large champ de tir. Ce fut la naissance des cuirassés à barbettes, ces semi-tourelles cuirassées dont les superstructures en château remplacèrent progressivement les vastes gréements portant voilure. Les tourelles pivotantes sur 360° étaient en germe dans les barbettes.

C'est en s'inspirant de ces barbettes que les ingénieurs maritimes imaginèrent des appendices latéraux (inspirés par les échauguettes médiévales) recevant un combattant et abritant une ou deux armes, ajoutées, permettant de prendre en enfilade les tranchées ennemies au moment de leurs franchissements. Les secteurs de tir étaient limités, c'était quand même une amélioration du programme initial, totalement désarmé.

Là encore la conception « marine » était patente, comme on le reverra pour les nécessités de « gouvernail ».

Les premiers tanks, étaient équipés d'un moteur de camion très insuffisant par rapport au poids total. C'était un défaut fondamental. De plus ils roulaient uniquement en ligne droite. Les marins imaginèrent alors un dispositif qui, pensaient-ils, corrigerait ce handicap. Fixé à l'arrière de la caisse, une poutre métallique assurait la jonction entre le tank et une paire de roues métalliques orientables qui forceraient l'engin à virer à droite ou à gauche. En quelque sorte ils installèrent un « aviron de queue » comme du temps des premiers bateaux ronds médiévaux. Ce dispositif se révélera désastreux. Sur le champ de bataille, pour changer de direction l'équipage devait s'arrêter et sortir pour orienter manuellement le train de roues directrices.

La première utilisation des tanks montra que le commandement avait placé un grand espoir dans cette arme nouvelle. La surprise, devant Cambrai, fut totale, les soldats allemands de première ligne lâchèrent tranchées et points d'appuis bétonnés et se replièrent en désordre. Les Anglais avaient massé la quasi totalité des tanks disponibles en première ligne d'attaque sur un front très étroit ; trop nombreux et se gênant les uns les autres, ils progressèrent très lentement. L'absence de réserves pour exploiter l'effondrement des positions ennemies fit perdre l'avantage de la surprise. Les fuyards étaient trop rapides ; cependant ils furent arrêtés par des troupes de deuxième ligne et renvoyés au combat ; les Allemands découvrirent rapidement que les petits canons de tranchée étaient efficaces contre chenilles et blindages latéraux. La centaine de chars engagés à Cambrai aurait pu, malgré de très lourdes pertes, déboucher au delà des dernières lignes allemandes avec un meilleur échelonnement des engagements. L'extrême lenteur des tanks en faisaient des cibles presque immobiles.

Plusieurs centaines de *Mark II et III* participèrent à la bataille de la Somme, des améliorations ponctuelles furent apportées, mais les résultats ne furent jamais à la hauteur des espoirs.

Les conséquences de cette mauvaise exploitation d'une idée remarquable furent paradoxales. Le Haut Etat-major allemand, après avoir brièvement redouté le pire, considéra cette arme nouvelle comme inefficace et ne chercha pas à creuser l'idée. Ayant récupéré quelques chars britanniques, les ingénieurs allemands lancèrent une étude portant sur un engin monstrueux qui ne fut jamais engagé, n'ayant été construit qu'à une dizaine d'exemplaires. Très haut perché, peu armé et nécessitant un équipage de onze hommes, il fut rapidement oublié.

Lorsque le Chancelier Hitler lança la création d'une nouvelle armée succédant à la Reichwehr, Guderian qui « pensa » la Wehrmacht n'avait aucune idée préconçue. Contrairement à l'armée française le poids du passé n'entrava pas les conceptions nouvelles. N'anticipons pas.

Les Britanniques fabriquèrent un char léger, le *Whipet*, dont la silhouette surprenante, une guérite percée de meurtrières plantée debout sur un châssis, fut un rameau sans descendance.

En France nul ne conteste le titre de « Père des Chars » donné au général Estienne.

Parallèlement à l'amirauté britannique, cet artilleur, face aux pertes énormes sans résultats des combats de tranchées, était parti d'une autre analyse. La priorité, à ses yeux, était de permettre au canon de 75 d'avancer en première ligne. Le 75 était réputé et avait sauvé les Français de bien des situations de crises. Ce canon avait un secret : grâce à son système de frein à longue course on pouvait tirer à cadence rapide sans devoir refaire le pointage entre chaque coup, contrairement au 77 allemand. Le 75 se remettait tout seul en batterie.

Estienne avait lancé des études dans deux directions parallèles. Construire une boîte cuirassée et motorisée capable d'accueillir, sans modifications, le 75 avec son affût. Ce sera le char Schneider. Le canon, avec son système de visée, donnera une capacité de pointage permettant de balayer environ 15° en azimut. Ce projet sera facilement mis en œuvre. La première utilisation en masse aura lieu à Berry-au-Bac, non loin du Chemin des Dames de triste mémoire.

Autre conception, créer un engin lourd dans lequel on installerait des éléments du 75, mais qui pourrait aussi être équipé d'armes différentes. De plus la masse blindée devait

constituer une protection mobile des fantassins qui attaqueraient entre les chars. En quelque sorte un rempart mobile… Ce fut les ateliers de St-Chamond qui furent chargés de mettre au point cet autre char d'assaut.

Le St-Chamond était encombrant, un train de roulement à faible empattement et une trop faible garde au sol avaient comme conséquence des porte-à-faux avant et arrière excessifs. Sur terrain mou le St-Chamond restait facilement collé sur le ventre, tel un hanneton sur le dos. La mobilité était insuffisante. Ajouter à cela une motorisation trop faible et, comme le char Schneider, des chenilles bien trop fragiles[54], ce n'était pas encore les chars dont avait rêvé Estienne.

Alors apparut Louis Renault, et ses ingénieurs. Dans l'île Séguin à Billancourt les frères Renault avaient créé leurs ateliers de construction automobile. Après la mort accidentelle de son frère, Louis développa rapidement une production d'automobiles et de camions alors que son futur rival, André Citroën, en était encore à imaginer des pignons de boîte de vitesse en chevrons, avant de lancer une production massive d'obus.

Renault repensa complètement le problème du char d'assaut.

La faible vitesse de déplacement des lourdes machines britanniques et françaises était due au rapport puissance-poids d'un moteur très insuffisant. On n'improvise pas des moteurs entièrement nouveaux quand l'urgence est immense. Réduire le poids du char était donc la seule solution.

[54] La chenille articulée avait été mise au point par *Caterpilard* pour les tracteurs agricoles, il fallut, pour l'alléger et permettre des vitesses élevées, que Citroën et son ingénieur Kégresse en repensent complètement la conception. C'est la chenille Kegresse qui permit les deux défis de la Croisière noire et de la Croisière Jaune avec des auto-chenilles

Les premiers chars anglais et français se déplaçaient au rythme de marche du fantassin, avec une vitesse « de pointe » de quatre kilomètres à l'heure. Magnifiques cibles presque immobiles offertes aux canons et fusils antichar allemands. Pour pouvoir utiliser des moteurs existants ou prêts à être produits, le poids ne devait pas dépasser 7 tonnes qui permettrait d'atteindre, en pointe, 10 km/heure. Cela coïnciderait avec la vitesse du fantassin courant.

Encore fallait-il inventer ce char léger, rapide, avec une puissance de feu suffisante et un blindage à l'épreuve des feux d'infanterie. Deux idées mises en œuvre révolutionnèrent définitivement la conception du char d'assaut : une tourelle pivotant sur 360 ° permettrait au char de tirer tous azimuts ; un embrayage conique en cuir pour chaque chenille, couplé au frein donnerait une mobilité exceptionnelle, le char pouvant pivoter sur lui-même. Pour en faire un engin réellement tous terrains il fallait un train de chenille à grande capacité de franchissement d'obstacle. Ce fut réalisé en donnant un fort diamètre au barbotin avant alors que la poulie arrière pouvait être de petit diamètre ; il fallait aussi éviter des renversements en sortant des trous d'obus, une sorte de queue de canard fixée à l'arrière donnait une stabilité suffisante pour escalader des parois de 45 °.

Armement en tourelle : mitrailleuse Hotchkiss ou petit canon de 37. Equipage : deux hommes, un chef de char tireur, un pilote. Le chef de char installé sur une sangle de toile[1] servant de siège choisissait l'objectif, faisait pivoter la tourelle à la force des bras, tirait et guidait son pilote à coups de pieds sur les épaules.

[1] La sangle siège fut retenue comme solution économique dans la toute première 2 CV Citroën.

Rêvant à la « percée » qu'une attaque massive de chars permettrait d'obtenir, Renault imagina des camions pouvant porter deux chars légers à la vitesse de 25 km/heure sur des routes pas trop défoncées. Roues à bandage et transmission par chaînes supportaient quinze tonnes. Ainsi des mouvements rapides de rocade en masse seraient possibles. La guerre de mouvement, hors des tranchées redeviendrait la voie Citroën.de la victoire.

Ce char léger Renault fut produit par milliers ; désigné sous les noms de Renault modèle 17, ou FT (franchit tout), il fit ses preuves en 1918, aussi bien lors de la deuxième bataille de la Marne qu'au cours de la poursuite de l'automne 1918. Il servit au Levant (campagne contre les Druzes) et au Maroc durant la guerre du Rif, capable de s'adapter à des conditions topographiques et climatiques extrêmes.

A la revue du 14 juillet 1939 des bataillons de F.T. défilèrent sur les Champs-Elysées, un seul de ces engins à bout de souffle tomba en panne près des *Chevaux de Marly*.

Après la débâcle de 1940 les Allemands trouvèrent de très nombreux FT dans les dépôts. Bon nombre d'entre eux furent récupérés par les *Panzer Lehr*, les unités d'instruction des blindés. Piloter un FT était un bon entraînement à tous les autres engins chenillés.

Beaucoup de tourelles récupérées furent installées sur des *Ringstand* du Mur de l'Atlantique, les petits blockhaus innombrables des côtes. Le jour de la libération de Paris on a pu voir, dans la cour d'honneur du Sénat que la Luftwaffe venait d'évacuer, un FT abandonné.

Le char léger Renault m^{le} 17 doit être considéré comme le père de tous les chars qui suivirent. La tourelle fut l'innovation principale, la rapidité, l'extrême facilité à changer

de direction et la capacité de franchissement, comme la puissance de feu, réunirent des qualités qu'on retrouvera dans tous les chars postérieurs. Seul le blindage, conséquence de la faiblesse de la motorisation, laissait à désirer.

Entre les deux guerres les chars étaient considérés comme l'arme principale de futurs combats.

En France, dès 1921, la terminologie fut modifiée : les chars d'assaut devinrent chars de combat. Cette nouvelle dénomination, très significative, n'eut malheureusement pas d'influence sur ceux-là même qui la décidèrent. Fini l'assaut de fantassins sortant des tranchées appuyés par des chars. Le char devait avoir de nouvelles règles d'emploi en vue des combats chars contre chars. Et pourtant le cahier des charges des nouveaux engins restait fidèle à une conception périmée d'engins d'accompagnement d'infanterie.

Blindages épais correspondant à la capacité de percement de ses propres armes, elles-mêmes très performantes. En contrepartie consommation de carburant élevée, autonomie restreinte.

Seul ou presque, un colonel nommé de Gaulle, prêchait dans le désert pour une utilisation des chars en unités de combat indépendantes des unités d'infanterie. Il demandait qu'on expérimente des divisions mécanisées centrées sur des bataillons de chars lourds avec artillerie et infanterie motorisées bénéficiant de liaisons radio directes afin de permettre une autonomie d'emploi sans remonter la lourde chaîne de commandement héritée de la Grande Guerre.

Les nouveaux chars auraient dû être conçus pour le combat, ils furent réalisés en vue d'un emploi en accompagnement des assauts d'infanterie.

Dans l'héritage de 14/18 certains projets seront poursuivis et même réalisés. Ainsi un engin lourd dit « char C » fut construit en série. char gigantesque qui devait pouvoir être transporté par voie ferrée malgré sa taille. En effet, pour l'intégrer à un convoi, on glissait aux deux extrémités du char un petit boggie surélevant les chenilles de quelques décimètres au-dessus des rails ; des attelages ferroviaires standard étaient fixés aux extrémités du char. C'était le blindé lui-même qui devenait un wagon. Malgré cette idée remarquable, l'engin dépassait le gabarit ferroviaire et une partie de la tourelle principale devait être déposée pour les déplacements par voie ferrée.

Véritable croiseur terrestre, il gardait la lenteur et la faible autonomie de ses aînés, le rendant inutilisable en formations autonomes de combat. Son poids supérieur à cent tonnes le rendait tributaire des ponts de chemin de fer.

Il y eut de nombreux prototypes et fabrications de série. Pour simplifier, limitons-nous aux deux types essentiels : char léger et char lourd.

Pour remplacer les FT, des chars légers H et R 35 (pour Hotchkiss et Renault 1935) furent construits en quantités significatives. Blindage et armement surclassaient leurs équivalents étrangers. Mais ils se révélèrent beaucoup trop lents au combat, manœuvrabilité et autonomie très insuffisantes.

Le char lourd français de 1939 fut essentiellement le char B. Très fortement blindé donc très pesant, son armement était respectable : canon de 75 et mitrailleuse Rebell. Mais le 75 était en casemate, à l'avant de la caisse, seule la mitrailleuse (ou le canon de 37) était en tourelle, pouvant tirer sur 360°. Le pointage du canon de 75 se faisait en orientant le char entier. Cette disposition était sortie de la tête d'ingénieurs. C'était le

pilote qui était aussi le tireur du canon de 75, on avait donc « simplifié » le pointage (c'est l'idée de l'ingénieur) en faisant pivoter tout le char pour viser ! Le char B_1 était inapte aux tirs sur objectifs mobiles. Il fallut modifier le B_1 et produire un B_1 bis dont le canon en casemate avait une latitude de pointage en azimut d'une quinzaine de degrés.

Outre sa lenteur et sa faible autonomie, le B1bis mettait l'équipage à rude épreuve. La visée au 75 obligeait le pilote à changer de place pour atteindre la lunette de tir (alors qu'il était censé pointer avec son char entier !). En tourelle le chef de char, outre le choix des itinéraires et des objectifs, devait pointer sa tourelle et tirer.

Que dire de la signalisation par pavillons de toile de couleurs diverses. Les rares chars équipés de radio communiquaient par radiotélégraphie, grâce à l'alphabet *Morse*. Les transmissions en phonie avaient été exclues par crainte des interceptions ennemies ! Les Allemands, eux, communiquaient en clair, la crainte d'écoute par des Français parlant l'allemand ne pesait pas face à la rapidité et l'efficacité tactique des transmissions « en temps réel » dirait-on maintenant.

Que se passait-il sur l'autre rive du Rhin ?

Dès l'époque de la *Reichwehr* noire, sous la république de Weimar, le commandement allemand commença à s'intéresser aux chars. Le Traité de Versailles interdisait à l'Allemagne de construire et expérimenter des engins blindés. De discrets accords entre états-majors allemands et soviétiques permirent

des expérimentations de prototypes en territoire russe, puis de manœuvres d'emploi de blindés en groupe sans infanterie.

Avec l'arrivée au pouvoir des Nazis l'armée allemande renaissait ouvertement. Les généraux expérimentaient, contre l'avis de Hitler[1], les théories de Guderian sur l'emploi des chars indépendamment de l'infanterie. Pendant ce temps l'armée française, sous la haute autorité du maréchal Pétain, récusait les idées du colonel De Gaulle.[55] Celui-ci voyait assez clairement ce que devaient être les nouvelles méthodes de combats entre chars, mais, contrairement à Guderian, n'avait pas pris en compte l'emploi combiné des avions en liaison directe avec les unités de chars. Ce sera le fondement même de la *Blitzkrieg* en Pologne et en France.

Ces réflexions théoriques amenèrent les deux futurs adversaires à des conceptions très divergentes des nouveaux engins.

Les Allemands, partant de rien, pensèrent la création de leurs unités de chars en vue d'actions rapides concentrant de nombreux chars. La quantité de panzer était plus importante que les performances individuelles. Utilisant la Guerre d'Espagne comme terrain de manœuvre, Wehrmacht et Luftwaffe expérimentèrent des opérations combinées avions et chars. C'est là que Guderian inventait la *Blitzkrieg* .

Il en résultat la production en série des PzKw[1] I. II. et III. chars légers, avec des armements aussi légers. Face aux chars français, lorsqu'il y a eu combat, ce fut un massacre des *Panzer*

[1] Contrairement à ce qui se dit souvent, Hitler ayant combattu sur le front ouest à partir de 1916, restait imprégné de son expérience de fantassin des tranchées et freina l'emploi des chars tel que défini par Guderian.

[55] Le maréchal, à plusieurs réunions du Conseil Supérieur de la Guerre, s'opposa à une motorisation générale des armées : « En cas d'urgence un cheval broute les bords de route, un carburateur ne le peut pas ».

[1] PzKw : Panzer Kraftwagen, littéralement véhicule blindé c'est-à-dire char.

qui ne perçaient pas leurs adversaires Les premiers PzKw IV. n'entrèrent en service qu'en juin 1940, trop tard pour influer sur les combats de mai. Or ces *Mark 4* (dénomination britannique) étaient les seuls capables d'affronter, à armes presque égales, les chars de combat français.

A plusieurs reprises au mois de mai 40, les chars français des nouvelles divisions cuirassées (improvisées) firent de véritables hécatombes de chars allemands, mais l'exploitation de ces succès tactiques fut empêchée par des pannes sèches ou des retards de transmission des ordres.

Durant la Deuxième Guerre Mondiale, Britanniques et Allemands mirent en fabrication de nouvelles créations : notamment chars *Valentine, Crusader* et *Churchill* anglais, *Panther, Tiger, JagdTiger* et *Ferdinand* du côté allemand. Les Soviétiques utilisèrent essentiellement le *T. 34* qu'ils produisirent en quantité impressionnante tout en continuant de l'améliorer. Robuste, rustique, de construction simple, il demandait beaucoup à son équipage. La bataille de Koursk, au printemps 1943, vit s'affronter pendant plusieurs jours *T 34, Panther* et *Tiger* par centaines dans le plus grand combat de chars de tous les temps. Ce fut la fin du corps blindé allemand comme force autonome.

Le char B eut une descendance … américaine ! Le char moyen *Grant*, prédécesseur du *Sherman*, était directement inspiré par le B1. Canon de 75 en casemate. Une tourelle pivotant à 360°, était armée d'un canon léger. Largement fourni à l'armée britannique d'Egypte après avoir passé par le Cap de Bonne Espérance et la Mer Rouge, le *Grant* joua un rôle important dans la deuxième bataille d'El Alamein qui vit s'amorcer le reflux définitif de l'*Afrika Korps* de Rommel.

Le *Sherman* char type des Alliés occidentaux

En Italie et surtout en Normandie un nouveau char moyen américain apparut en masse : le Sherman. Taille, blindage, train de roulement ne varièrent pas. L'armement : un canon et une mitrailleuse en tourelle, une mitrailleuse de capot et une mitrailleuse antiaérienne (.cal 50, 12,7^{mm}) connu quelques variantes de calibre du canon, 75, 105, 76, frein de bouche pour les pièces à longue volée. Seules les deux mitrailleuses .cal 30 (7,62^{mm}) n'ont pas connu de variantes.

La motorisation fut très diverse. Initialement il était prévu un moteur V 8 de 450 CV ; mais les besoins quantitatifs amenèrent à recourir à plusieurs autres solutions. Un moteur d'avion de 9 cylindres en étoile à refroidissement par air (!) équipa de nombreux chars à coque moulée et non soudée. Un couplage de deux moteurs diesel de 250 CV fut réservé (pourquoi ?) aux unités de *Marines* dans le Pacifique et aux unités blindées françaises en Europe. Une autre solution consista à accoupler cinq moteurs de GMC de 100 CV.

Les besoins en carburant oscillaient de 400 litres de gasoil aux cent kilomètres, (pour les diesel) à 600 litres d'essence à haut indice d'octane aux cent kilomètres pour les moteurs en étoile. Signalons que, pour des derniers, la consommation d'huile était de 40 litres aux cent kilomètres.

Sur route l'autonomie était de l'ordre de cent kilomètres et la vitesse de pointe autour de 55 km/h.

En terrain varié on pouvait combattre environ deux heures sans ravitaillement.

La dotation en munitions était d'une centaine d'obus, pour partie en explosifs, pour partie en perforants. La dotation comprenant en outre des projectiles fumigènes, des boîtes à mitraille (défense rapprochée) et quelques grenades

incendiaires. Les bandes de mitrailleuse étaient d'environ 11 000 coups de 30.

Tous les chars étaient équipés d'un récepteur radio, une partie seulement bénéficiait d'un émetteur.

L'équipage était de cinq hommes : en tourelle un chef de char, un tireur et un radio chargeur ; aux postes avants un pilote et un aide-pilote.

Construit à plusieurs dizaine de milliers d'exemplaires, le *Sherman* est emblématique de la Deuxième Guerre Mondiale pour les Anglo-saxons, comme le *T.34* pour les Soviétiques et le *Panther* pour les Allemands.

Devenu mythique par son omniprésence sur les fronts de Normandie et de Provence, le *Sherman* bénéficie d'une réputation imméritée. Même si les membres des équipages sont restés attachés, parfois viscéralement, à ces trente tonnes d'acier, ce char avait plus de défauts et bien plus graves, que ceux de ses adversaires. La capacité de production des usines américaines fut l'élément victorieux. Un char, même médiocre, peut par la quantité compenser une infériorité qualitative. Comme pour Guderian au printemps 1940, c'est l'emploi en masse fit pencher la balance du côté allié. La maîtrise du ciel et surtout les erreurs stratégiques de Hitler empêchèrent la supériorité des blindés allemands de porter ses fruits. Une autre innovation due au général Leclerc fut de lancer en tête les chars moyens et non les chars légers ; ceux-ci couvraient les flancs et exploitaient les brèches de la défense ennemie.

Les qualités du Sherman se résumaient à sa vitesse, sur route comme en terrain sec et à sa rapidité de pointage, grâce au moteur de tourelle.

Le *Panther* au blindage très supérieur à celui du *Sherman*, était lent et bruyant, ce qui était son principal point faible.

Sur terrain lourd ses larges chenilles lui conservaient sa mobilité. Son canon de 75 à haute vitesse initiale était muni d'un frein de bouche sans lequel il n'aurait pu trouver place dans la tourelle de ce *PzKw V*.

Le terrible canon de 88 armant le *Tiger*, issu du 88 *flak*[56], avait un pouvoir de perforation impressionnant quand il était utilisé en canon *pak*. Un obus de 88 a traversé la tourelle d'un Sherman, y compris la plaque de renforcement extérieure, puis traversé le bloc-culasse et ressorti en perçant une deuxième fois tourelle et plaque de renforcement. Au total environ quarante centimètres d'acier !

Le 75 du Sherman était incapable de percer un *Panther* sauf à très courte distance ; seules les pièces de 76,2 des *Tank Destroyer* pouvaient le faire à plus d'un kilomètre. (1 800 mètres de l'Etoile à la Concorde par le *Siroco,* TD du RBFM le 25 août 1944)

Les TD étaient à pointage manuel, les *Panther* également. Le moteur de tourelle des Sherman était son principal élément de supériorité. J'ai chronométré une rotation complète en 12 secondes Il y avait aussi un gyro-stabilisateur censé permettre de tirer en roulant. Quelqu'un a-t-il constaté son efficacité ?

Les *Sherman* ont été équipés de nombreux accessoires selon leur usage. Pour le Jour J, deux types de M4 avaient été bricolés. Il y eut deux variantes amphibies : une sorte de *Schnorckel*, gaine de tôle aspirant l'air au-dessus des vagues et alimentant ainsi le moteur et l'intérieur du char, a permis à quelques chars de rouler sous l'eau, depuis le chaland de débarquement jusqu'à la plage.

Les Britanniques, eux, avaient construit une sorte de jupe en toile imperméable sur cadres de bois permettent au char de

[56] *flak* : antiaérien, *pak* : antichar

flotter, seule la tourelle étant visible ; essayés avec succès par mer calme, ces engins ne résistèrent pas à la houle du 6 juin.

Des Sherman furent voués au déminage des plages. A quelques mètres du blindage avant, un système de fléaux entraînés par un tambour horizontal actionné par le moteur, projetait des masses métalliques pesantes, au bout de chaînes, sur le sable et faisait exploser les mines.

Un accessoire fut improvisé en grand nombre pour résoudre un problème imprévu. Les chemins creux de Basse Normandie aidèrent les défenseurs allemands en compartimentant le terrain. En effet les haies épaisses et plantées[57] formaient des obstacles successifs qui gênaient la progression ; pour les franchir les chars alliés devaient passer par dessus, exposant ainsi leur « ventre » peu protégé. Un soc d'acier triangulaire horizontal fut fixé devant chaque chenille ; le char plantait ces grosses dents dans une des haies pour sortir du chemin creux, puis il emportait la motte de la haie avec sa végétation en creusant ainsi une rampe de sortie avec, en prime, un camouflage végétal excellent.

Dans le Pacifique, les Sherman du Corps des *Marines* furent souvent équipés de lance-flamme installés à la place de la mitrailleuse de capot.

Dans un style très différend, lors des combats de septembre 44 devant les Vosges, des *Panther* sortant d'usine lancèrent une contre-attaque heureusement arrêtée par l'*Air Support* et les TD. Certains de ces *panzer* traînaient une remorque… Après la fin des combats cette curieuse remorque se révéla être un gazogène ! Les difficultés de ravitaillement en carburant avaient obligé les Allemands à fabriquer un générateur au charbon de bois pour les « déplacements

[57] Ces haies sont nommées « fossés » en Haute Normandie, bien qu'ils soient en relief important et plantés d'arbres de haute tige.

administratifs » et les chars sortant de la chaîne de montage avaient été engagés à Dompaire avant d'avoir reçu le ravitaillement en carburant liquide.

Aux derniers jours de la guerre en Europe, une équipe spécialisée d'Américains, Anglais et Français qui suivaient de près les éléments alliés de pointe, recherchait toutes les nouveautés allemandes, du canon sans recul au radar à balayage électronique. Ce petit groupe découvrit entre autres surprises, un projet mené à l'initiative d'Albert Speer, ministre de l'armements. Un programme de mise au point d'un cuirassé terrestre avait été confié à la *Kriegsmarine* en coopération avec diverses usines d'armement. Un engin colossal de 1 200 tonnes, fortement armé et blindé, devait être à l'épreuve des charges creuses (*bazookas, panzerfaust,* etc.) Ne pouvant être tributaire des ponts, il devait pouvoir évoluer sous cinq mètres d'eau, rendant guéables la majeure partie des voies fluviales européennes.

Cet héritier des chars C français ne fut jamais construit. Il est possible de penser que, dans le cas contraire, ce navire de guerre terrestre aurait pu, sinon changer, du moins retarder l'issue du conflit. Ce fut aussi le cas du *Messerschmitt 262,* le premier chasseur à réaction utilisé au combat. La bombe atomique elle-même aurait été moins efficace contre des formations blindées que contre des villes remplies de civils.

Il faut noter que dès les essais d'*Eniwetok* et de *Bikini* en 1946, le matériel des unités blindées apparut comme peu vulnérable aux retombées nucléaires, contrairement au personnel.

Depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale la filiation des chars n'a pas changé.

Les tout premiers engins blindés chenillés anglais et français avaient eu quelques descendants tel le *Stu.G III*, canon d'assaut, le char du pauvre. C'est le char Renault FT qui aura été le vrai précurseur de qui découlent tous les chars modernes.

Pour autant qu'un profane puisse se renseigner, les chars *Abrams*, *Leclerc* et autres *T.70* restent de la lignée du FT, modernisant les réalisations au fur et à mesure des progrès techniques des trois composantes, arme, blindage, moteur.

Les moteurs polycarburants furent d'actualité dans l'immédiat après-guerre. Des motorisations révolutionnaires permirent de conserver des qualités de blindage efficaces sans être freiné par la montée des poids des composites lourds. Des dispositifs d'aide à la visée par illumination des cibles entraînèrent le début de l'informatique embarquée, vision nocturne, guidage sur cibles, positionnement. Les drones existent, le jour où des chars seront opérationnels sans équipage à bord n'est peut-être pas si éloigné que ça.

Dans la lutte permanente du canon et de la cuirasse, la charge creuse semblait avoir marqué durablement un point sur le blindage. Les nouveaux cuirassements composites et cellulaires donnèrent un avantage certain aux attaquants jusqu'à l'avènement des obus à sabot ou obus flèches utilisant l'uranium appauvri en raison de son exceptionnelle densité. Il n'y a aucun caractère « nucléaire) à l'uranium appauvri.

La première guerre du Golfe comme les opérations en Irak et en Afghanistan montrent que le char, depuis près d'un siècle, reste un élément majeur de la guerre terrestre.

Tant qu'il y aura caisse blindée, chemin de roulement chenillé, moteur puissant, armement en tourelle capable de percer son propre blindage et informatique embarquée permettant communication, positionnement, identification *(IFF)*, vision et visée assistées, on pourra parler de famille d'arme et de filiation avec l'ancêtre FT.

Quelle sera la conception nouvelle qui rompra avec cet héritage ?

C

O

L

L

A

G

E

B■B
■B■

K

Le machin

FICHES ENCYCLOPÉDIQUES DU C.N.A.M.

Vistemboir n. m. 1066 *Cartulaire burgonde étym.* υηστος gr. => viduus bas lat. inter-act : gaul. Wast , hast. *arme du vide* attesté J. Perret 1952. Beorius, *eburneus* par celt. Burnes, *en forme de défense*. Vistenboir 1. Arme du vide en forme de défense : reformation sur *Oliphant* Chanson de Rol. 2. Tordoir de fibres en écheveau pour viduit, dispositif à rétroaction compensée 3. Emboliseur à double vis, usage réprouvé dans les *Pénitenciaires* médiévaux, probablement par attraction, assimilation à *Bonder- Mulier*.

Hist. Le premier v. apparaît sur la Colonne trajane (circ 80 ap. JC). Certains auteurs contestent cette datation et font remonter certains éléments au Bronze anc. Des représentations étrusques peuvent être interprétées comme images fragmentaires d'un paléo V. Alors même que la roue était inconnue en Amérique tropicale, quelques archéologues pensent avoir déchiffré des descriptions cryptées de V. notamment dans la pyramide qhéchua de *Belloorizonto*. On peut toutefois s'interroger sur la pertinence du décryptage, les formes originelles pouvant permettre de nombreuses interprétations. Un autre point débattu, sans résultat incontestable à ce jour, porte sur le passage du fer à l'acier. La célébrité des lames damascènes, la qualité du métal et la beauté des damasquinages permettent, selon certains,

d'attribuer à la ville de Damas l'excellence métallurgique. Cependant des éléments indiscutables justifient des interrogations. La civilisation proche-orientale animée par l'Islam a été, sans aucun doute, le vecteur ayant transmis au monde méditerranéen l'essentiel des connaissances scientifiques et philosophiques grecques. On est en droit de s'interroger sur la part de transmission et la part de création du monde arabe. Une surévaluation des découvertes proprement arabes n'est pas impossible ; le cas du V. est au centre du débat. En effet les Goths et les Norsk, au décours du II^e^ millénaire, (av. JC) revendiquent (ou du moins leurs descendants suédois) la part principale dans la création de l'acier. Le marteau de Thor contre le sabre de l'Islam. Les connaissances actuelles en micro cristallographie appliquée à la métallurgie ont permis d'avancer dans la recherche archéologique appliquée à l'expansion de l'acier au Moyen Age. La Suède, avant même d'exister comme état, avait, grâce à la Montagne de fer de Kiruna, une source inépuisable de fer presque pur. Le charbon de bois jouait alors un rôle essentiel dans la métallurgie comme oxydant riche en carbone, indispensable à la transformation du fer en acier. La comparaison entre les ressources pratiquement illimitées de fer et de charbon de bois provenant des immenses forêts scandinaves et les maigres forêts du Mont Liban laisse à penser qu'il existait un grand déséquilibre entre la ressource d'Arabie heureuse et de Mésopotamie, à l'est, et celle de la Scandinavie, ses forêts et ses mines au Nord du continent européen. Dans la mesure où ces données sont reconnues, il ne semble pas contestable que l'acier scandinave ait pu jouer un rôle majeur dans la production des V. et de leur diffusion dans l'occident.

Il faut également noter le développement exceptionnellement rapide de la métallurgie quasi industrielle au début du XII^e^ siècle, à partir de la première forge alimentée par une roue à aube. L'abbaye cistercienne de Fontenay en Bourgogne profita de ce premier marteau sur arbre à came, la

perfection dans le travail du métal fut telle que de très nombreuses maisons cisterciennes s'équipèrent sans tarder de forges hydrauliques. L'acier des instruments aratoires, celui des armes et les utilisations du nouveau métal dans la construction des églises et des fortification, ouvrit un marché immense ; partout où des forêts et des carrières de minerais le rendirent possible, des maîtres de forge prospérèrent. Il devint alors plus difficile de suivre à la trace la production et l'utilisation des V.

Tech. Le vistemboir se compose d'un arceau-étrier inséré dans une platine ; le nœud supérieur, au sommet de l'arceau, est décalé pour permettre la fixation du ridoir à double pas de vis inversé. Le mécanisme est commandé par un pontet, une règle-coulisseau permet la torsion, donnant ainsi la forme d'une défense de pachyderme, d'où le nom *Waast*, vide, et *embois* arme. Voir V. 1.

Le V. est enté sur un socle de bois particulièrement solide (Loupe d'orme tortu). Les chanlattes sont fixées sur trous borgnes (chevilles à épite). Une réglette à compas d'ouverture assure la constance de la torsion. Un linguet avec ressort bilame assure le verrouillage du dispositif.

Encyclo. Déjà préconisé par Olivier de Serre dans son *Mesnage ès champs,* le vistemboir a connu son apogée quand le Comte de Gribeauval, Grand Maître de l'artillerie, obtint du jeune roi, Louis le XVI^{e} l'autorisation d'imposer aux ingénieurs militaires une réduction drastique des variétés d'éléments d'équipage, de charronnerie et d'affûts d'artillerie. Les modèles de roues furent ramenés à quatre, pouvant équiper, selon leurs tailles, affûts d'artillerie, fourragères, prolonges ou avant-trains. Le but était de permettre ce qu'on désignera deux siècles plus tard sous le nom de *cannibalisme*. Une pièce d'artillerie dont une roue était détruite devait pouvoir prendre, sur un autre véhicule détruit, une roue épargnée pour remonter son affût. Ce dispositif simplifiait grandement les fabrications, les caisses de fourragères, les chevilles ouvrières, les brancards, les harnais et, en règle

générale, toutes les productions d'armement dont les caractéristiques pouvaient être identiques ; ils furent donc obligatoirement fabriqué sur des modèles unifiés. (*voir fiche* Gribeauv*al du CNAM*.) L'idée de Gribeauval, dont les premiers bénéficiaires furent les armées napoléoniennes, lui vint en voyant son fils de onze ans jouer avec des soldats d'étain. Prenant un vistemboir dans le cabinet de curiosité de son père, il l'utilisa pour fixer les dimensions et les tracés des emplacements de tir des redoutes qu'il avait fabriquées sur un tas de sable. Le jeu amusa, puis intéressa le comte qui transposa aux trains des équipages l'idée de répétition du même matériel. Le détournement d'un usage domestique à un concept militaire fut une révélation. Il en résultat un curieux phénomène : le nom même de vistamboir disparu du langage courant en quelques années ; par un glissement de sens , on prit l'habitude de donner à l'outil miraculeux le nom de polytechnique et à ses utilisateurs le nom de polytechniciens. Il en est résulté des expressions devenues courantes quoi qu'hérmétiques : Il a fait l'***X*** au lieu de : il a fabriqué un vistemboir ; il est sorti de l'***X*** au lieu de : il s'est extrait d'un vistemboir.

Biblio résumée : Foucault *Pendules et vistemboir* – R. Hess :*Forschung elementarische Geschichte Maschienengewehr wärende Volskkrieg den Altentum*. Spandau 1988 *A. Hi.* Aug. Thierry *Chroniques des Temps mérovingiens*. J.P. Sartre *Boire le vide dans Avicenne. 1943 NSDAP Verlag.*

© CNAM Paris 1968

BB
BB

M

ATLANTIK WALL

Le Mur de l'Atlantique et la Festung St Malo

Quand, pourquoi, comment ?

Début de l'hiver 1941/42. Front russe. La Wehrmacht a été freinée par un froid rigoureux et précoce, Leningrad commence à subir un siège qui durera plus de mille jours. L'avant-garde allemande a dû s'arrêter à une trentaine de kilomètres de Moscou. De nombreux engins, camions et *kübel* sont hors service à cause du froid qui grippe les moteurs et les armes. Le ravitaillement ne passe plus. C'est d'autant plus contrariant que les équipements, vêtements, cuisines roulantes et autres commodités n'ont pas été prévus pour un arrêt en pleine campagne ; Moscou aurait dû offrir les cantonnements.

Mais tout n'est que partie remise.

7 ou 8 décembre[1], les Japonais lancent un raid aérien sur la base de Pearl Harbor. Sans préavis ni déclaration de guerre l'aviation nippone vise la flotte américaine et met hors de combat les cuirassés dont les équipages se préparaient à passer un beau dimanche à l'église ou à la plage.

Les hostilités commencèrent quelques heures avant le bombardement. En effet un destroyer, le *Ward*, patrouillant au large de la base, crut voir un sous-marin dans la nuit et, appliquant les consignes, tira et crut avoir touché sa cible[2]

Hitler n'avait pas été prévenu de l'initiative de l'Empire du Soleil levant pas plus d'ailleurs que les Japonais de l'opération *Barbarossa* - . La déclaration de guerre américaine n'étonna personne après l'attaque surprise de Pearl Harbourg. C'était un tournant dans la guerre en Europe car les USA rentrèrent dans la guerre aux côtés des Britanniques et de l'URSS.

Pendant quelques jours les Allemands attendirent que la guerre éclate aussi entre Japon et Union soviétique ; le temps passant, Staline fut rassuré sur les intentions japonaises et pu, massivement, dégarnir les confins de la Sibérie au profit du front européen.

Des troupes équipées contre le froid « sibérien » et fortement armées commencèrent à affluer grâce au chemin de fer. La résistance désespérée des troupes russes rescapées de l'offensive *Barbarossa* pu enfin être soutenue par des troupes fraîches.

---

[1] La ligne de changement de date mettait la flotte japonaise le lendemain du jour de l'attaque selon le calendrier américain.

[2] Pendant un demi siècle le tir du *Ward* fut contesté par de nombreux historiens. En 2005 l'épave du sous-marin de poche japonais fut trouvée et identifiée par 300 mètres de fond au large de Pearl Harbor, le kiosque percé.

Hitler qui espérait une action coordonnée avec les Japonais dû faire face à une situation nouvelle. Un deuxième front à l'Ouest serait la pire menace ; il fallait éviter à tout prix de recommencer l'erreur de la Grande Guerre. Il n'y avait pas d'équivalent possible au transfert clandestin des dirigeants bolcheviks à travers l'Allemagne, en 1917. C'est par cette manœuvre secrète que le ferment révolutionnaire bolchevik sapa la nouvelle démocratie russe et aboutit au traité de Brest-Litovsk : cessation des combats à l'Est.

C'est alors qu'en quelques semaines le Führer décida la fortification des côtes européennes. La *Festung Europa*, la forteresse Europe, allait être équipée d'une ceinture infranchissable : l'*Atlantik Wall*, le Mur de l'Atlantique qui devait repousser jusqu'aux rivages toute tentative d'invasion des *Ploutocrates judéo-bolcheviks*.

Du Cap Nord à la Bidassoa des fortifications devaient permettre d'assurer les arrières avec des troupes ordinaires, gardant les meilleures pour le Front de l'Est.

Les Allemands, dès le temps de paix, avaient constitué un outil efficace pour réaliser les grands travaux d'infrastructure, et spécialement les *Autobahn*, ces autoroutes, fiertés du régime. L'Organisation Todt, empire de Fritz Todt était à la fois bureau d'étude et entrepreneur. Le *West Wall*, le mur occidental, que les Alliés désignaient sous le nom de *Ligne Siegfried* avait été réalisée par l'O.T. dont la formation paramilitaire, les brassards à croix gammée et les uniformes beiges s'étaient répandues en France pour organiser la construction des bases sous-marines des côtes françaises.

Hitler voulait que la fortification côtière soit entreprise dès le printemps 1942. Encore fallait-il savoir quel type de

fortification réaliser. Il faudrait ensuite rassembler les moyens de construction et d'équipement correspondant au projet pharaonique.

La Luftwaffe semblait peu concernée, cependant elle participa à l'élaboration du programme. Le véritable problème était de savoir si ce serait la *Heer*, l'armée de terre, ou la *Kriegsmarine*, la marine de guerre, qui définirait la conception et superviserait la réalisation de ces milliers de kilomètres de défenses. Quelles troupes armeront et défendront la *Festung Europa* ?

Comment fortifier ?

Les choix des marins.

La Kriegsmarine n'avait pas d'expérience convaincante des défenses côtières, ni d'ailleurs de la fortification. Cependant les amiraux avaient déjà réfléchi aux problèmes de débarquement. Ils avaient un point de référence grandeur réelle : l'expédition des Dardanelles.

Dès le début de la Grande Guerre le Haut État-major allemand avait resserré ses liens avec la Sublime Porte, l'empire ottoman, Gardienne des Détroits. Dardanelles et Bosphore étaient le passage obligé pour que la marine du Tsar puisse faire sa jonction avec les marines françaises et britanniques de Méditerranée. Toujours l'obsession russe des mers chaudes.

Des officiers allemands avaient conseillé les Turcs pour la fortification des Détroits.

Sous-estimant gravement les capacités de l'armée turque le Premier Lord de l'Amirauté, un certain Winston S. Churchill, décida que le franchissement des détroits se ferait aussi facilement qu'une expédition coloniale. Une flotte combinée franco-britannique se présenta, ce fut un désastre. Cuirassés et croiseurs coulèrent, sautant sur des champs de mines ou détruits par les canons Krupp des forts.

Un débarquement fut alors décidé pour libérer les Détroits par voie terrestre. Ce serait à Gallipoli.

Mouillage abrité, plage ni trop raide, ni trop plate ; l'idéal aux yeux de la *Navy*. Oui mais cette longue plage était surplombée par une haute falaise à peine ébréchée par d'étroites vallées sinueuses, elles même débouchant au-dessus

du niveau de la plage. Pendant des mois les *ANZAC*[3] tentèrent en vain d'atteindre le haut de la falaise, chaque vallée étant sous le feu des forts turcs. Plusieurs centaines de milliers de morts témoignent du courage des ANZAC et de la stupidité de leurs chefs.

Plus tard l'armée d'Orient se trouva fixée au camp de Salonique, les Détroits ne furent ouverts au passage des navires de tous les pays qu'après l'armistice de 1918.

L'efficacité de quelques forts bien situés, directement au dessus des plages turques, a basé les théories de la Kriegsmarine.

La défense contre les envahisseurs devait se faire directement sur les plages, au bord de l'estran, en multipliant les ouvrages bétonnés abrités des feux adverses et particulièrement des pièces de gros calibre armant les navires de bataille ennemis.

Les projets de l'armée de terre

La *Wehrmacht Heer* avait une référence en matière de fortifications : le West Wall, autrement dit la *Ligne Siegfried*. C'était une ligne de blockhaus bétonnés croisant leurs feux et contrôlant une ligne continue de barrages antichars *dents de dragon*, blocs pyramidaux de béton moins gourmands en acier que les barrages de rails des fortifications françaises.

On peut noter, au passage, qu'au cours de l'automne 1944, quand les défenses allemandes se renforcèrent aux frontières du Reich, on ne trouve aucune mention particulière de combats pour franchir la Ligne Siegfried, celle-ci, pourtant réarmée, n'ayant joué aucun rôle de ralentissement de l'avance

[3] *Australian & New Zealand Army Corps.*

alliée. Ce fut le Rhin et non la fortification qui freina les Alliés.

Au début de 1942 le West Wall n'avait donc pas vécu l'épreuve du feu et le Haut État Major était conscient, depuis sa construction, des défauts des ouvrages. De plus l'armée de terre connaissait son échec devant la Ligne Maginot qu'elle n'avait pas réussi à franchir. Une exception inverse : l'ensemble fortifié de Sierk (ouvrage Maginot) tiendra contre les Alliés jusqu'en avril 1945.

Il faut rappeler une vérité méconnue. Les ouvrages de la CORF, Commission d'Organisation des Régions Frontières, voulue par André Tardieu et menée à bien par Maginot, s'étendait du Luxembourg (ouvrage de la Ferté) à Bâle et de Bourg St Maurice à Menton (ouvrage de Ste Agnès).

Il s'agissait d'ouvrages souterrains avec des dehors réservés aux accès et aux blocs de combat. Les ouvrages CORF furent achevés en 1933 / 34.

La mission de ces fortifications avait été clairement définie devant le parlement. Le déficit démographique français était tel qu'il fallait avoir des défenses pouvant être tenues par des troupes âgées. Ces défenses devaient être capables de résister au moins vingt jours, même complètement isolées, à une concentration de la totalité des troupes allemandes disponibles. Ensuite ces ouvrages devaient servir de base de départ à des opérations offensives.

A partir de la remilitarisation de la rive gauche du Rhin,(1936) et surtout de l'"*Anschluss*, annexion de l'Autriche (1938) et malgré l'opposition du nouveau roi des Belges Léopold III, on décida de « prolonger la ligne Maginot », notamment en utilisant les hommes en cours de service militaire ou rappelés sous les drapeaux.

Force des mots, les travaux exécutés de 1938 à 1940 n'avaient plus rien à voir avec les ouvrages de la CORF. Aucun ouvrage souterrain et peu d'ouvrages enterrés en totalité. Pourtant, encore au XXI^{e} siècle, la Ligne Maginot reste le symbole d'une défense statique totalement inutile. La « prolongation » était un abus terminologique. Les fortifications entreprises du Luxembourg à la Mer du Nord étaient une série d'abris bétonnés en surface, plus ou moins partiellement enterrés, ils étaient censé battre des obstacles de rails plantés pour arrêter les panzer allemands. Les spécifications du béton de ces blockhaus ne prévoyaient pas la résistance au feu des 88 allemands, le canon de base de la Wehrmacht (pak) et de la Luftwaffe (flak). Ces ouvrages furent souvent des pièges à fantassins croyant s'abriter dans des abris trop légers.

Ces travaux de bétonnage réalisés par la MOM (main d'œuvre militaire 500 000 hommes-) représentèrent à peine un demi-million de m^3 de béton, uniquement en surface. (Pour mémoire : Mur de l'Atlantique hors bases sous-marines- entre huit et neuf millions de mètres cube coulés entre la fin de 1942 et le printemps 1944).

En mai 1940, après avoir attiré le gros des troupes alliées en Belgique, l'attaque allemande par les Ardennes entraîna la défaillance de l'armée Huntziger et l'effondrement des « lignes de front » successives aux quelles se cramponnaient les états-majors français. Jusqu'à Abbeville, les Allemands prirent de gros risques et passèrent très près de situations désastreuses, bénéficiant surtout de l'aveuglement du haut commandement français.

Puis ce fut Dunkerque, l'incompréhensible interruption de l'offensive blindée sur ordre personnel du Führer sauvant les Britanniques. Pendant ces combats où les combattants

français furent souvent victimes de carence de ravitaillement et de lenteur de communication, à l'autre extrémité de la ligne de feu, la ligne Maginot assumait parfaitement le rôle qui lui avait été confié.

A part un bloc annexe de l'ouvrage de la Ferté ayant cessé le combat dans des conditions mal définies à la frontière du Luxembourg, aucun ouvrage français ne fut ni pris ni neutralisé par les Allemands alors que ceux-ci mobilisèrent leurs obusiers les plus lourds, (ceux-là même qui avaient écrasé les forts de Liège en 1914), les bombardiers et les *JaBo* (chasseurs bombardiers) pour tenter d'en finir. Tous les ouvrages Maginot ne cessèrent le combat que sur ordre ; le dernier continua à se battre jusqu'à l'intervention d'une équipe mixte franco-allemande le 10 juillet pour confirmer la fin des combats[4].

Dès l'armistice les Allemands prirent possession des ouvrages CORF et des nombreux dossiers concernant ces ouvrages. Il existe un rapport de l'état-major des *Festung Pionnieren* daté de 1941 sur l'ensembles des ouvrages fortifiés de la frontière franco-allemande. L'analyse des ouvrages est détaillée, les questions non réglées évoquées (notamment les problèmes de condensation, en saison chaude, faute d'un doublage interne ou d'un chauffage et d'une ventilation adéquats) mais l'évaluation du coût des travaux y est très largement surévalué, alors même que les dossiers des marchés aient été disponibles.

La raison de cette surévaluation est inconnue . On peut supposer que c'était soit une précaution pour justifier la comparaison avec le West Wall, soit afin d'obtenir des crédits

[4] Rappelons les dates importantes : 17 juin, appel de Pétain à cesser le combat, 24 juin un armistice entre en vigueur entre Allemands et Italiens d'une part et Français d'autre part. 3 juillet, Attaque britannique contre la flotte française à Mers el Kébir (Oran). 10 juillet, fin des combats sur la « ligne Maginot » CORF.

plus élevés en cas de construction de nouveaux ouvrages. Quoi qu'il en soit, la Ligne Maginot était la référence des *Festung Pionieren*, nous le constaterons plus loin.

Quand se posa le problème de la fortification de l'Europe (essentiellement des côtes françaises), le Haut État major allemand préconisa un système en profondeur. Des points d'appui principaux, souterrains (et non enterrés), seraient construits à quelques kilomètres des côtes, pour quadriller le futur champ de bataille. Les besoins en pièces d'artillerie seraient énormes, il fallait pouvoir les utiliser tous azimuts, afin de leur assurer un champ de tir de 360°. Il était exclu de pouvoir disposer de coupoles blindées éclipsables comme sur les fortifications belges et françaises. Les pièces lourdes antiaériennes devraient être installées en cuves bétonnées selon le système utilisé par la Luftwaffe. En effet, les 88 flak devaient impérativement tirer sur 360°.

Les troupes ennemies, où qu'elles débarquent, devraient se trouver sous les feux croisés des défenses statiques et des contre offensives des unités blindées réparties en retrait de la ligne de défense principale.

Les projets de l'armée insistaient sur la mobilité nécessaire des troupes de contre-attaque et sur l'immense quantité de pièces d'artillerie indispensable pour créer partout des points d'appui fortement armés.

La décision du Führer, sans appel, fut d'approuver la proposition Kriegsmarine. On se battrait sur les plages qui seraient toutes battues par des pièces sous béton capable de résister à l'artillerie de marine.

Il existait déjà des plans type de divers ouvrage légerss ; sous la rubrique H 100 des plans de cuves destinées à recevoir des pièces légères et des ouvrages à enterrer, ouvrages passifs,

abris à pièces d'artillerie, garages à chars, et tous ouvrages de casernement, dépôts de munitions, etc.

Une série H 600 remplaça la série H 100 et comportait de nombreux ouvrages de combat destinés à recevoir des pièces en disposition de combat. Entre les deux séries il y eut quelques plans-types L 500 (aviation) et M 500 (marine).

L'armée regrettait les besoins énormes en pièces d'artillerie rendues indispensables par le choix du Führer. Cinq bouches à feu inutiles pour une opérationnelle.

En effet, quelles que soient les nombreuses variantes, le champ de tir d'un canon sous béton était presque toujours de 30° de part et d'autre de l'axe de l'embrasure. Chaque pièce battant 60°, il fallait six pièces et six casemates pour battre les 360° du « tous azimuts ».

Alors que l'Organisation Todt devait s'organiser pour assurer la construction de milliers de blocs répartis en d'innombrables petits chantiers au bord des plages, la chasse aux tubes d'artillerie devint une priorité.

Comme il faudrait utiliser des pièces provenant de batteries ennemies, le béton devait pouvoir abriter indifféremment des pièces russes, françaises, tchécoslovaques, belges et autres. Même s'agissant, par exemple, de canons de 75, les spécifications n'étaient pas identiques. Si l'ouvrage devait aussi pouvoir être armé de pièces de 105 , 122, 155 long ou court les aménagements devaient être polyvalents, le stockage des munitions, lui aussi devait être assuré sans savoir à l'avance le type de munition correspondant à la pièce.

Des plans-type furent donc dessinés avec des contraintes multiples. Pour montrer la nécessité de ces ouvrages polyvalents on peut se référer à un exemple réel.

Dans la *Festung St Malo*, outre les ouvrages face à la mer, des fortifications contre une attaque par voie terrestre avaient été construites. La rive droite de la Rance comportait une ceinture fortifiée de St-Servan à La Croix-des-Isles. Sur la rive gauche, dans la zone la plus large, de Pleurtuit à la Rance, sept ouvrages identiques avaient été coulés à La Richardais,, ouvrages lourds habitables[1] du type de la célèbre batterie de la *Pointe du Hoc* battant la plage d'*Omaha beach*.

Trois types de canons armaient ces sept ouvrages : 75 belge, 122 russe et 105 court polonais. On imagine la simplicité du ravitaillement en munition !

Les pièces récupérées sur le champ de bataille devaient impérativement avoir été vérifiées ; l'approvisionnement en munitions amena même parfois l'obligation de relancer des chaînes de fabrication. (pièces lourdes de Cézembre).

La grande période de construction fut l'année 1943. Cependant des réalisations furent lancées dès la fin de 1942. Il semble que certains ensembles fortifiés furent entrepris alors que les spécifications n'étaient pas définitivement arrêtées. La *Festung St Malo* paraît avoir servi de laboratoire expérimental. Plus de deux cents ouvrages (sans compter les tobrouks) ont été coulés, aucun ne comporte de *Front Todt*, ces embrasures à redans qu'on trouve sur tous les ouvrages des côtes. A St-Malo un seul groupe d'ouvrage comportait des Fronts Todt : l'ensemble du Grand Bé, le dernier coulé. D'où la supposition d'expérimentation avant généralisation.

La fortification malouine peut aussi servir d'exemple de comportement au combat. Cet ensemble fortifié a connu toutes les formes d'attaque, par voie aérienne puis terrestre

[1] Habitable signifie que des cantonnement pour l'hébergement des servants étaient incorporés dans l'ouvrage.

d'abord, puis par la mer quand le commandement américain dû demander l'appui de la *Royal Navy*.

L'essentiel des fortifications fut coulé en bord de mer, selon le concept *Kriegsmarine*.

Cependant deux ouvrages principaux, atypiques, ont été réalisés qui posent quelques problèmes.

Les ingénieurs ayant tracé les défenses du port et de ses approches se sont naturellement retrouvés aux emplacements que Vauban avait choisi pour fortifier la Cité des corsaires. Le fort de la Cité fut adapté aux caractéristiques des canons modernes, les emplacements des pièces n'avaient aucune raison d'être modifiées. D'énormes travaux souterrains furent réalisés, faisant du Fort de la Cité un ouvrage presque invulnérable. La démonstration en sera faite au début d'août 1944. La reddition du Fort de la Cité fut due à l'épuisement des munitions et des vivres et non pas au feu ennemi.

A l'Est le Fort de la Varde, réalisé seulement au XVIII^{e}siècle sur le lieu choisi par Vauban, fut adapté lui aussi. Mais aucune communication entre les blocs de combat ne fut creusée. La résistance de La Varde fut courte. A l'Ouest, la Rance était une défense suffisante compte tenu de la portée des pièces de l'Ancien Régime. Avec la portée des pièces modernes il était indispensable d'élargir l'espace fortifié. Ce fut l'extension des défenses jusqu'à l'estuaire du Frémur. Nous reviendrons sur ce cas exceptionnel.

Face au large de petits îlots fortifiés tels La Conchée ou Harbour fortifiés par Garangeau n'avaient plus de raison d'être. Mais la baie de St-Malo était barrée par une île, Cézembre, qui avait été alternativement fortifiée ou utilisée comme lazaret ou comme prison.

Cézembre devait être l'obstacle majeur à une tentative de débarquement, en liaison avec les Îles anglo-normandes occupées par les Allemands depuis 1940 et remarquablement fortifiées. Saint Malo et Guernesey contrôlaient le trafic maritime de Manche Ouest à condition d'avoir une artillerie performante.

Les pièces à longue portée choisies pour Cézembre avaient déjà un passé. Canon de 194 modèle 1870 modifié 1897, cette pièce avait été forgée pour l'artillerie secondaire des premiers cuirassés français. Lorsque les tourelles et la révolution des « mono calibres » transformèrent l'armement des navires de bataille, ces pièces, se chargeant par la culasse, mais mixtes (acier et fonte) et rayées partiellement seulement furent déposées et mises en attente dans les arsenaux.

En 1914 l'insuffisance dramatique[6] de notre artillerie amena la récupération des bouches à feu restées dans les arsenaux. Ces pièces de marine furent installées sur des wagons et coiffées d'un blindage léger en tôle d'acier. C'est sous le nom d'ALGP, artillerie lourde à grande puissance, que ces pièces furent utilisées jusqu'en 1918. Les Allemands les découvrirent dans les arsenaux et en affectèrent trois à chacune des deux batteries de Cézembre. D'autres pièces d'ALGP, identiques, armèrent la batterie de La Crêche à Boulogne.

Avec les munitions d'origine la portée de ces canons dépassait de peu 16 000 mètres ; les fabrications relancées permirent à ces vénérables tubes d'atteindre 18 000 mètres, la passe entre Guernesey et Saint Malo n'était pas entièrement battue, il s'en fallait de moins de dix nautiques. C'est pourquoi

[6] L'artillerie lourde allemande pouvait pilonner impunément les troupes françaises en restant hors de portée de notre 75.

un ouvrage spécial fut entrepris à l'ouest de la Rance, à St-Lunaire, pour y installer des pièces tchécoslovaques de 220 dont la portée, supérieur à 30 000 mètres, permettrait le contrôle total de la baie du Mont-St-Michel.

Les divers radars du Cap Fréhel avaient des portées suffisantes pour guider les tirs tant des Îles Anglo-normandes que des batteries malouines. En août 1944 le béton était inachevé et les trois ouvrages accueillirent des canons de 155 longs à la place des 220.

Le flanc ouest de la Place forte malouine s'appuyait sur la rivière du Frémur. Un armement important, des dizaines de casemates, battait la baie de Lancieux. Mais il manquait un point d'appui principal.

Une butte rocheuse dite La Garde-Guérin, avait une vue étendue, du Cap Fréhel, à l'Ouest, et jusqu'à la pointe du Meinga, au-delà du fort de la Varde, à l'Est. C'est à cet emplacement que les Allemands réalisèrent un ouvrage souterrain complètement inconnu du reste de l' *Atlantik Wall* . Cet ouvrage de la Garde-Guérin est un fac-similé des ouvrages dits « ouvrages palmés » de la CORF.

L'organisation *Todt* réalisa là le dernier ouvrage type Maginot !

On peut penser que les Pionniers de Forteresse et l'Organisation Todt voulurent faire une expérimentation des conceptions *Heer*.

De même de nombreux ouvrages réalisés un peu en retrait de la côte, à la « crête militaire » étaient des modèles « double face », pouvant être armés en entrant la pièce par l'embrasure et en tirant dans la direction opposée. Même si cela ne valait pas 360° c'était mieux que les 60° des blocs de plage.

Une batterie de St-Lunaire fut amenée à retourner ses pièces quand les GI attaquèrent par le Sud !

Les ouvrages de la Garde Guérin battaient le chenal principal de St-Malo et croisaient les feux avec Cézembre.

Or la conception de Cézembre était rigoureusement conforme aux préconisations de l'armée de terre.

Aucune pièce n'était sous béton. Des casemates existaient par dizaines sur l'île, toutes passives, Casernements, abris à munitions, stocks de vivres, citernes d'eau potable et Poste de Direction de Tir. Le bétonnage était de classe B, c'est à dire plus épais et mieux ferraillé que les ouvrages courants.

L'armement comportait plusieurs dizaines de canons de 75 DCA français, comparables au 88 flak . Les servants de ces pièces étaient protégés par des murailles de sacs à terre ; leur mission : protéger l'artillerie principale contre les bombardements en piqué.

Il y avait également un tube de 150 allemand, modèle 17, spécialisé dans les tirs d'obus éclairants.

L'essentiel était les deux batteries de trois canons de 194 mm. Ces canons étaient installés dans des cuves plus importantes que celles des 88 flak. Ces pièces avaient gardé leur blindage pare-éclat de la Grande Guerre et tiraient tous azimut, à 360°. Des munitions nouvellement fabriquées complétaient celles trouvées en France.

Les pièces de Cézembre commencèrent à tirer le 2 août, dès l'entrée des troupes de Patton en Bretagne, d'abord pour harceler la Task force qui passa près de Dinan en direction de Brest, ensuite pour soutenir les défenseurs de La Varde, mais en priorité les troupes luttant le long de la ligne principale de la Festung, de La Croix-des-Isles à La Madeleine.

Le principal dépôt de munitions se trouvait dans le fort de Châteauneuf, ce qui était logique pour se défendre d'un

débarquement. L'attaque par voie terrestre coupa la Festung de ses approvisionnements. Vers la fin des combat le commandant de Cézembre demanda du ravitaillement en munitions à l'amiral commandant *Seeko* à Guernesey. Mais aucune munition de 194 n'était entreposée à Jersey ou Guernesey.

Le paradoxe de la *Festung St-Malo* fut que rien ne se passa selon les prévisions.

Place forte destinée à s'opposer à un débarquement qui aurait visé les installations portuaires[7], ce fut par voie terrestre que les Alliés l'attaquèrent. La fortification (expérimentale ?) comporta, de manière majoritaire, des ouvrages conformes au choix *Kriegsmarine*, cependant certaines parties du dispositif n'étaient pas conformes. Le Fort de la Cité et ses immenses galeries souterraines creusées dans le granite, l'ouvrage de La Garde-Guérin, lui aussi souterrain, les batteries lourdes de Cézembre tous azimuts… Nous verrons, pour terminer cette étude, comment se comportèrent les fortifications non conformes.

Dernier paradoxe : l'île de Cézembre, véritable cuirassé immobile, était armée par des marins allemands de l'artillerie de côte qui servaient des pièces en cuve, système préconisé par l'armée de terre.

Le fort de la Varde, composé de blockhaus types greffés sur des ouvrages du XVIII^{e}siècle, fut assez rapidement neutralisé, comme la ligne de défense principale (front continu, tracé de l'actuel périphérique). Mais le Fort de la Cité

[7] Depuis l'échec sanglant de Dieppe, Hitler était certain que la conquête d'un port serait la priorité absolue des Anglais ; il ne pouvait pas deviner l'idée de Churchill, « apporter » son port avec les premières troupes.

résista à trois attaques majeures avant de cesser le combat, à bout de munitions et d'armement utilisable.

La neutralisation de la rive occidentale de la Rance avec ses innombrables ouvrages fut relativement rapide, sauf la Garde-Guérin, soutenue par les tirs lourds de Cézembre. La manière dont les défenseurs de cet ouvrage souterrain furent obligés d'évacuer l'ouvrage est, elle aussi, paradoxale. Les hommes qui s'y installèrent, en chassant les troupes affectées depuis des années à ce dispositif, étaient des troupes entraînées et commandées par un colonel qui « en voulait ». La capacité de résistance était grande, surtout avec l'appui de Cézembre qui, de son côté, pouvait bénéficier de l'appui-feu de La Garde-Guérin.

Un obus de 105 américain (à tir courbe) tiré de la Pointe du Décollé, à St-Lunaire, pénétra dans la casemate Sud-Est de La Garde-Guérin, explosant dans le stok des munitions du canon allemand ; les souterrains creusés dans le granite transmirent l'onde de choc et les fumées produites par l'incendie initial forcèrent les Allemands à évacuer l'ouvrage et à se rendre.

On est en droit de s'interroger sur la probabilité de précision du tir américain, l'obus étant passé juste entre l'embrasure de béton et le masque d'acier du 105 allemand pour aller exploser gargousses et obus prêts à être tirés.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, les plans-type d'ouvrage devaient pouvoir accueillir des pièces très diverses ; par voie de conséquence l'adaptation exacte de la pièce et de son bouclier était impossible. Un « jour » assez large était indispensable. Peut-être est-ce l'explication du tir miraculeux qui força le colonel Bacherer à évacuer l'ouvrage et à se rendre. La probabilité « normale » était que l'obus américain aurait touché soit le béton, soit le bouclier de la

pièce ; il aurait explosé avant d'aller percuter les munitions approvisionnées au fond de la casemate pour un tir imminent.

Nous avons suivi la chronologie des attaques américaines, La Cité et St-Briac sont libérés. A partir du 15 août, les Allemands nombreux qui sont dans le périmètre de la place forte sont tous prisonniers.

Au large Cézembre tient toujours.

Depuis le début du mois bombardements aériens et tirs d'artillerie des pièces américaines les plus lourdes s'acharnent sur l'île. Pendant la première quinzaine d'août, il s'agissait, par des tirs de contre-batterie, de neutraliser les pièces de 194 qui soutenaient les défenseurs de la Festung. A partir de la reddition de la Cité et de la Garde-Guérin, les pièces allemandes devenaient des objectifs à détruire absolument. Tout était bon pour raser l'ensemble de l'île afin de débarquer « l'arme à la bretelle ».

Les raids aériens se succèdent, des *Libérator* aux *Lightning P.38*. L'artillerie américaine n'arrête que rarement son pilonnage. Une nouvelle arme inconnue est utilisée, qui sera célèbre vingt cinq ans plus tard : le *napalm* . Ce fut son premier emploi, avant celui dans le Pacifique.

Rien n'y fait. Les fameuses pièces en cuve, que la *Kriegsmarine* avait bannies continuèrent le combat jusqu'à épuisement des munitions. Le commandant Seuss a raconté comment il profitait des accalmies dans les tirs pour envoyer ses canonniers pousser à la mer les bombes non explosées.

Seeko Guernesey assura quelques ravitaillements nocturnes, vivres et munitions à l'aller, évacuation des blessés au retour. Marées et courants firent s'échouer une des vedettes rapides vite détruite par l'artillerie américaine au lever du jour.

On arrivait à la fin du mois, Paris libéré, la Wehrmacht se repliait à travers la France, et St Malo n'était toujours pas libérée.

Les Américains durent demander l'aide de la *Royal Navy*. Les pièces les plus lourdes, de 380, dont étaient dotés deux cuirassés : le *Warspite* et le *Malaya*, huit pièces chacun, envoyaient des obus pesant environ une tonne. Les dizaines de blockhaus au béton de deux ou même, par endroit, trois mètres d'épaisseur qui avaient abrité la garnison de cinq cent hommes environ ne résistèrent pas à ces obus monstrueux. Cela est toujours visible sur place.

Il n'y a aucune sépulture allemande dans l'île. On a compté une cinquantaine de disparus, victimes des bombardements, de l'artillerie ou du *napalm*.

Seuss obtint de l'amiral Huffmeyer *Seeko* l'autorisation de se rendre au moment où les Américains préparaient un débarquement.

Les moyens exceptionnels que les Américains durent mettre en œuvre pour libérer St-Malo (en ruine) permettent de penser que les Alliés eurent une chance importante grâce au choix du Führer de faire confiance à la marine.

Dernière remarque, paradoxale elle aussi :

Le *Feldmarschall* Erwin Rommel a prononcé la phrase fameuse et authentique répétant que la victoire se jouerait sur les plages. Il fit multiplier champs de mines et « asperges de Rommel ». Lui, l'homme du désert et des vastes espaces, pourquoi favorisa-t-il l'idée de bataille des plages ? En fait il n'avait plus le choix.

Quand, en 1944, Rommel reçu le commandement du Mur de l'Atlantique sous les ordres de von Rundstedt, l'essentiel

des fortifications était en chantier. Il était trop tard pour changer la conception et l'organisation des défenses.

L'exceptionnelle efficacité des ouvrages de conception *Heer* fut évidente pendant le mois du siège de la Cité des corsaires. La majeure partie des ouvrages définis par la Kriegsmarine, tournés vers la mer et au secteur de tir étroit restèrent souvent inactifs pendant les combats.

Profitons de l'occasion de rendre témoignage aux concepteurs de la CORF dont la lucidité fut remarquable, Le fort de la Cité et l'ouvrage de la Garde-Guérin ont été la preuve expérimentale de la supériorité des ouvrages souterrains sur les ouvrages enterrés.

L'auteur revendique le droit d'avoir une opinion sur le Mur de l'Atlantique, ayant été un des rares combattants à avoir attaqué par voie terrestre une Festung. Attaque qui ne fut pas symbolique, son char ayant été détruit. L'expérience n'a rien de glorieux, surtout quand on connaît la date de cette stupide opération, mi avril 1945.

C'est l'occasion de redire au lecteur la phrase exacte prononcée devant des petits-enfants et qui les impressionna parfois avant de les faire rire :

J'ai été promu maréchal des logis le 1er mai 1945, l'Allemagne a capitulé le 8 mai.

B■■
■■B
L

« Rentabilité »
des opérations de résistance

Titre provocant : qui oserait quantifier les sacrifices innombrables consentis par des combattants sans uniformes… les dissocier des combattants en tenue, de ceux de l'ombre, des déportés, des victimes de bombardement ou des massacres commis sur ordre. A Tulle les soldats allemands ont procédé à des pendaisons massives « en représailles d'attaques de la Résistance ». Quand il s'agissait de combats entre maquisards et Wehrmacht on pouvait tenter de peser les pertes face à l'ennemi ; mais au-delà des tués et blessés une dimension immatérielle pesait dans la balance : le pays, ou tout au moins des hommes et femmes acceptaient le risque des tortures, des déportations, de la guillotine ou du gibet pour reconquérir la liberté.

Y a-t-il des degrés dans la mort « utile » ou « inutile ?

Au premier degré, pourquoi Oradour, et avec moins d'écho Asq ? Maillé oublié, pourquoi ? La liste des communes victimes d'atrocités est longue.

Il y eut des procès, des condamnations, des « justices sommaires ». Le cas d'Oradour-sur-Glane a été compliqué par la présence de *Malgré nous* alsaciens dans la Division SS *Das Reich*.

Avant que les derniers témoins aient disparus, il serait souhaitable qu'un thésard entreprenne une recherche sur trois sujets connexes qui, à ma connaissance, n'ont jamais retenu l'attention des historiens.

Juger les actes du passé à l'aune des sentiments actuels donne peut-être bonne conscience, cela relève de l'absurde.

Une question première amorcerait bien d'éventuels débats entre d'authentiques historiens.

Au début de juin 1944 le SHAEF décidait de diffuser à la BBC tout les « messages personnels », même périmés ou devenus sans objet et destinés aux divers réseaux de résistance français.

Quand il l'apprit, de Gaulle protesta avec la plus grande énergie, et la plus grande discrétion, compte tenu des enjeux en Normandie.

Le but recherché par les Alliés était de multiplier les actes de résistance en France afin de rendre la vie des soldats allemands la plus difficile possible. Qu'importe les représailles et l'utilité de ces piqûres d'épingle sur le plan militaire, le but était clairement de faire monter la pression, quoi qu'il en coûte aux Français.

Cela en valait-il la peine ?

Depuis le début de l'occupation les consignes données par Londres aux résistants étaient de ne pas s'exposer sans raison valable : pas d'attentats sans motif contre des soldats allemands. Les consignes données à partie de l'été 1941 par les réseaux soviétiques étaient de multiplier les actes individuels, sabotages ou attentats, reprenant un « slogan » des chrétiens avant Constantin : *Sang des martyrs semence de croyants.* Provoquer des vocations et inquiéter les Allemands, quoi qu'il en coûte aboutira au mythe du Parti des 100 000 fusillés. A force de répéter le même mensonge on finit par y croire.

Un tel débat n'aboutirait pas à une réponse simple. Je pense qu'il n'y a pas de réponse, mais des réponses. Emmanuel Levinas a parfaitement délimité le débat : éthique de conviction, éthique de responsabilité.

Le cas des « messages personnels » amorce deux grandes questions.

Quelle fut la « rentabilité » des actes de résistance face à leurs coûts humains ? Ce qui entraîne immédiatement la

question de l'utilisation des renseignements collectés au prix de la vie de bon nombre d'hommes et de femmes.

La question importante n'est pas la valeur des renseignements, mais l'utilisation qui en fut faîte.

Un jeune Breton installé aux environs de St Malo centralisait et transmettait à Londres la collecte des informations détaillées sur la construction et l'armement du *Mur de l'Atlantique* entre la baie du Mont St Michel et la baie de St Brieuc. Pris et déporté au printemps 1944, il fut un des survivants. Cinquante ans plus tard il m'a confirmé la consistance des 'fournitures' concernant les fortifications allemandes de St Malo.

Or, quand on analyse le déroulement du siège de St Malo, qui dura un mois, on ne comprend pas le comportement américain qui semble avoir attaqué en aveugle les poins les mieux fortifiés. Accessoirement la destruction de la vieille cité des corsaires alors qu'il n'y avait pratiquement ni soldats allemands *intra muros,* ni armement, aurait pu s'expliquer par l'ignorance, mais des résistants présents ne réussirent pas à convaincre…

Il y a bien d'autres exemples de cécité volontaire (?) ou due à un sentiments de supériorité du militaire en tenue face au gavroche et à son brassard FFI.

Il est difficile de ne pas tenir compte du fait que les victimes étaient des civils français quand des bombes tombaient, les hommes de la RAF visant mieux que ceux de l'US Air Force. Une après-midi de bombardement de Marseille avait coûté plus de 3 000 victimes civils, plus que le 11 septembre.

La somme des victimes britanniques et américaines, civiles (anglaises) et militaires n'atteint pas la somme des victimes françaises, civiles et militaires, de la campagne de 1940, des bombardements alliés, des exécutions, déportations et des combats de 1944 / 45.

La deuxième question, suite logique de la précédente, est de la « rentabilité » des bombardements aériens.

Les Allemands, dès le mois de mai 1940, avaient utilisé leur *Luftwaffe* comme moyen de combattre les soldats français en les noyant sous des flots de réfugiés chassés de leurs maisons par les attaques aveugles des *Stukas*. Les sirènes fixées sous leurs ailes avaient une seules utilité : créer la panique.

Des villes furent détruites sans toujours receler des objectifs militaires. Et l'été suivant la Luftwaffe vit le début de la « bataille d'Angleterre » dont on sait l'importance.

Après le *Blitz,* les réactions de la RAF visèrent un peu l'Allemagne et des cibles militaires en France. Les bases sous-marines allemandes de la côte atlantique : Brest, Lorient, St Nazaire et Bordeaux devinrent des cibles prioritaires dans la « bataille de l'Atlantique » ; la destruction quasi-totales de ces villes était inéluctable.

L'intervention des Etats-Unis desserra le blocus des U Boot, mais surtout l'US Air Force développa une stratégie de bombardements massifs à haute altitude exécutés de jour alors que les Britanniques restaient fidèles aux bombardements nocturnes et à la précision de la visée. La RAF favorisera les opérations planifiées, les cibles industrielles et militaires sur le continent. La France était évidemment en première ligne.

Les 'fournitures' des réseaux de renseignement, notamment au sujet des armes nouvelles et la préparation du débarquement nécessitant la destruction des moyens de communication en France, entraînèrent une modification des méthodes et des cibles de la RAF. La destruction systématique des locomotives, des triages et des ponts dans le quart Nord-Ouest du pays fit de très nombreuses victimes parmi les cheminots. Nul n'en a jamais fait grief aux Alliés.

Les tapis de bombes de l'US Air Force furent intensifiés. La propagande allemande exploitait le fait que les victimes étaient des civils français. En réalité la censure tentait de faire croire que le ciel germanique restait sous contrôle allemand alors que « l'ennemi s'acharnait sur la France ». A une époque d'extrême pénurie de papier, où les affiches bilingues annonçaient des exécutions, une campagne nationale d'affichage montrait la

cathédrale de Rouen en flammes avec Jeanne d'Arc en surimpression. Petit titre : *Les assassins reviennent toujours sur les lieux de leurs crimes* et gros titre :

ILS ONT BRÛLÉ JEANNE D'ARC.

Au Havre un des innombrables raids fit plus de 3 000 victimes.

Une nuit de février 1945, étant de garde au char, j'ai vu pendant deux heures le ciel de Lorraine littéralement tapissé de bombardiers, aile contre aile. C'était un spectacle incroyable. Je me souviens bien de ma réaction jubilatoire : « Qu'est-ce qu'ils vont déguster, les Chleuhs ! »

Soixante ans plus tard j'ai compris que j'avais assisté au passage des destructeurs de Dresde… Bien sûr ce n'est plus jubilatoire, mais on ne peut pas regretter.

Le nom de Dresde sonne curieusement à mes oreilles. En 1870, mon grand-père fut prisonnier des Prussiens après Frœschviller et se retrouva dans un camp près de Dresde. En 1914 mon père fut détenu près de Dresde après avoir été fait prisonnier le 22 août près de Charleroi. En juin 1940 mon frère se retrouva au même endroit des environs de Dresde, Hoyerswerda, après avoir été fait prisonnier près de Lille.

Gross Malheur la Krieg !

Si certains regrettent d'avoir dû remplir des mission qui ont eu des conséquences sur des civils « innocents » (Y en aurait-il des « coupables »), trouvant le prix à payer excessif, je pense qu'ils jugent en 2008 des faits de 1944.

Si ils regrettent que la guerre les ait obligés à faire des actes lourds de conséquences, alors je le comprend. Regretter la guerre, oui, regretter d'avoir combattu, non.

Lorsque notre unité est passé à Dachau les tous premiers jours de mai 1945, ce que nous avons vu suffisait justifier

combats, bombardements, résistance. Pas de repentance pour la deuxième guerre mondiale.

Quand notre blindé , parmi d'autres a été détruit aux abords de Royan, en avril 1945 et que j'ai vu pilonner une ville sans comprendre pourquoi, à quelques jours de la capitulation inéluctable, la ville fut rasée par les troupes et navires français, je me demande si, en lui-même, le général de Larminat a regretté… Je l'espère ; repentance ? Se donner bonne conscience, ça ne mange pas de pain !

BBB
BBB

M

REGLES
des formations irrégulières clandestines

La situation du royaume nécessite des mesures extraordinaires. Une modification des règlements de service en campagne pour l'armée de terre de Sa Majesté est donc nécessaire, provisoirement.

Ces mesures exceptionnelles ne sont en aucun cas applicables à la Navy ou à la Royal Air Force.

La création d'unités irrégulières sera décidée sur proposition du War Office, après visa du Home Office. L'Echiquier sera associé à toute décision de création.

Il est constitué au Foreign Office une section MI5 5

Le personnel versé dans ces formation sera issu de l'armée royale, à l'exclusion de l'armée des Indes. Le Colonial Office sera exclu des consultations et des formations.

Titre I

Le recrutement se fera sous la double sélection du volontariat et de la cooptation. Les personnels affectés à ces formations seront maintenus dans leurs grades et leur solde.

Les personnels doivent être informés de l'obligation de porter l'uniforme britannique, sauf dérogation notifiée aux intéressés. Lorsque les nécessités du service imposeront de

s'en défaire, les intéressés devront détenir un brassard conforme aux dispositions de la Convention de Genève sur le port de l'uniforme. En tout état de cause les personnels concernés devront garder leur bracelet d'identité. En aucun cas le port d'un uniforme d'une armée étrangère ne peut être accepté. Lors de déplacements hors du Territoire de la Couronne les membres des formations irrégulières sont tenus de se signaler au personnel diplomatique ou consulaire. Au cas où les relations diplomatiques auraient été rompues, les intéressés devront prendre l'attache du consulat étranger chargé des intérêts britanniques.

La solde des personnels sera versée trimestriellement selon les usages habituels. Pour des missions à l'étranger, des allocations pourront être demandées en monnaies continentales. Au retour en Grande-Bretagne les espèces non employées seront rendues à la trésorerie particulière de l'unité, accompagnées de justificatifs détaillés de l'emploi des fonds.

Si l'autorité le juge opportun, des armes peuvent être mises à disposition du personnel envoyé hors du royaume. En principe seules des armes de poing réglementaires seront délivrées contre émargement ; il en sera de même pour les allocations en munitions. Au retour des missions les armes seront remises contre décharge.

Les missions pouvant être confiées aux troupes irrégulières sont essentiellement orientées sur la collecte d'informations. Les services d'état-major de ces unités devront délivrer des questionnaires destinés au personnel en déplacement. Ces questionnaires devraient permettre d'orienter le travail tant des agents britanniques que

d'éventuels agents étrangers recrutés sur place. En retour de mission les réponses collectées correspondant aux questionnaires seront centralisées, enregistrées chronologiquement et transmises avec ou sans commentaires au MI55.

Les agents étrangers recrutés par les troupes irrégulières feront l'objet d'un fichier comportant l'identité, la date et le lieu de naissance, le ou les lieux de résidence, la profession exercée. L'officier recruteur fixera le numéro d'immatriculation ou le nom de code de l'intéressé. Un bref résumé de ses missions devra être joint. Les motivations de la recrue doivent être relevées : recherche de gains, crainte des autorités soit locales, soit ennemies, idéal patriotique, dépression mentale, déception sentimentale.

Au cours du recrutement aucune promesse d'aucune sorte ne sera faite, argent, naturalisation, décorations, etc.

Titre II

A l'intérieur de la section, un officier sera commissionné aux fins d'en assurer la sécurité. Cet officier devra, à chaque retour de mission, s'entretenir individuellement avec chacun des membres afin d'établir un bilan des activités de chacun et le niveau des pressions subies, ceci devant permettre d'évaluer l'aptitude de chacun à une nouvelle mission. Tout doute sur la sincérité d'un membre de la section doit faire l'objet de consultations internes et d'un compte rendu à l'autorité supérieure.

Les membres du MI55 tant qu'ils sont dans le Royaume-Uni, sont soumis aux mêmes règles que tout sujet de Sa Majesté. Dès qu'ils sont en mission et ont quitté le pays, ils

cessent d'être assujettis aux règles de droit usuels. L'importance de leur mission, leur rôle capital dans les événements en cours, et la sélection dont ils ont été l'objet justifient la confiance totale de leurs chefs ; ils sont seuls avec leur conscience pour décider de toute action interdite en temps ordinaire.

Dans l'éventualité de capture, disparition ou décès d'un membre de la section, outre l'information du commandement par les voies les plus rapides, un rapport détaillé sera établi à destination des autorités compétentes. Les circonstances de l'événement et l'identité éventuelle des étrangers impliqués devront être recherchées. Dans le cas de disparition d'un sujet de Sa Majesté, des recherches devront être faites en les poussant aussi loin que possible. Dans la mesure où des hypothèses ou des quasi-certitudes pourront être avancées, il en sera rendu compte à l'autorité, sachant que les droits à pension d'éventuels ayant droit seront dépendants des circonstances connues.

Toutes les informations concernant les personnels et les missions de la section MI55 sont couvertes par le Secret Act sans limitation de durée.

Titre III

Les missions dont seront chargés les personnels de la section MI55 seront obligatoirement hors du Domaine de la Couronne. Aucune dérogation à ce principe essentiel ne peut être envisagée.

Les diverses missions confiées à cette section ont un but commun : renseigner les autorités sur les forces ennemies et agir contre celles-ci en suscitant directement ou indirectement des obstacles à leur encontre. Des actions directes de combat

seront, en règle générale, considérées comme des échecs. La conception de base du rôle de la section est de susciter des initiatives indigènes allant dans le sens des intérêts britanniques. La collecte de renseignements peut se faire par des réseaux d'informateurs (ou d'informatrices) d'origine étrangère ; la centralisation et la transmission étant réservées à des sujets de Sa Majesté. Dans le domaine de l'action directe, harcèlement et/ou sabotage, il est au contraire recommandé aux membres de MI55 de désigner les opérations, de les organiser, de fournir les matériels, explosifs notamment, et l'armement individuel sans participer eux même à l'action. Le rôle essentiel de nos agents en matière d'organisation, de désignation des objectifs, de recrutement et de transmission justifie que la préférence opérationnelle soit donnée à des agents locaux pouvant plus facilement se fondre dans la population.

Titre IV

L'expérience seule dira quels sont les moyens de transport et de communication les mieux adaptés aux missions du MI55 . Il est néanmoins certain que les transports et communications seront le talon d'Achille des missions sur le continent.

La voie aérienne apparaît comme la plus commode et la plus rapide pour transporter les personnels sur les lieux de leurs missions. Cependant la sélection d'agents formés au parachutage restreint singulièrement les effectifs disponibles.

La voie maritime est naturellement celle qui semble la plus prometteuse. En réalité il y a deux types de voie maritime. Les rendez-vous, en mer, entre bateau de pêche continental et chalutier armé par la *Navy*, sont relativement sûrs si des moyens de communication par radio peuvent être établis et si

des marins pécheurs continentaux peuvent être convaincus de prendre des risques avec des sujets de Sa Majesté. L'autre voie maritime sera celle de la dépose d'agent par radeau pneumatique, amenés à très faible distance du rivage par un sous-marin. Cette voie prometteuse dépendra de la manière dont les troupes ennemies surveilleront les côtes.

Enfin la voie détournée, lente mais utilisables par des hommes sans entraînement spécial. Le transport jusqu'à Lisbonne oblige à entretenir de bonnes relations avec le Portugal, ce qui, dans l'état actuel, ne semble poser aucun problème. La voie de Gibraltar, apparemment séduisante, expose les agents à une surveillance adverse facile à la sortie de l'enclave britannique. L'entrée en Espagne, par transit à Lisbonne, plus aléatoire, nécessiterait parfois d'user de pressions sur les autorités espagnoles. Les fausses identités, canadienne ou nord-américaine, pourraient faciliter le transit. Reste le passage des Pyrénées ; les mêmes problèmes et les mêmes solutions que pour l'entrée en Espagne devront être résolus. Les autorités d'Ottawa participeront plus facilement à nos besoins.

Communications. Les problèmes principaux se situeront là. Rapidité et sécurité seront extrêmement difficiles à assurer simultanément. Pour communiquer entre le continent et les Îles britanniques il est indispensable de disposer de matériel radio à ondes courtes. Les messages provenant de Grande-Bretagne pourront assez facilement être transmis en direction du continent, à la condition d'avoir établi un langage convenu et d'obtenir de la BBC l'insertion de ce langage codé dans ses émissions. Des postes récepteurs à ondes courtes, parachutés à des endroits convenus, faciliteraient les communications simplement chiffrées.

Dans le sens continent Grande-Bretagne, les liaisons nécessiteront matériel émetteur et personnel radio. Trouver

du personnel apte à transmettre depuis le continent sera possible à recruter parmi les réfugiés et si les populations cherchent à coopérer. La préférence donnée aux sujets britanniques, explicable pour des motifs de sécurité, restreint les possibilités. Le matériel radio est actuellement fiable mais difficile à déplacer, de nouveaux matériels devraient être développés d'urgence. Leur transfert sur le continent posera des problèmes importants, il est hors de question de parachuter les postes émetteurs actuels ; restera la voie maritime « surface » ou la voie détournée.

A l'occasion des rendez-vous en pleine mer, des pigeons voyageurs pourraient être confiés aux chalutiers continentaux. La microphotographie rendra de grands services pour alléger les oiseaux à leur retour vers leurs colombiers.

Dès qu'il sera question de fournitures importantes en matière de renseignement, documents cartographiques, photographies et même pièces mécaniques ou électriques, le retour vers la Grande-Bretagne obligera à franchir les Pyrénées. Là encore un certain aveuglement complice de quelques autorités espagnoles doit être suscité, quel qu'en soit le prix.

Dès maintenant il est nécessaire de prévoir comment nous adapter aux réactions ennemies dont l'intelligence sera rapidement mise à contribution pour s'opposer à nos progrès dans tous les domaines. Jusqu'à la fin du conflit nos scientifiques et ingénieurs doivent poursuivre leurs recherches pour rester toujours « un coup d'avance » aussi bien en matière de détection radio qu'en matière d'explosifs ou d'allumage. Le tout devant rester secret, il y a lieu d'analyser les « couvertures » permettant de rendre invisibles les véritables activités, en Grande-Bretagne, des agents, qu'ils

soient permanents en Grande-Bretagne ou en transit entre deux missions sur le continent.

Recrutement de sujets de Sa Majesté pour créer et développer MI5. Création de réseaux de renseignement. Formation à une forme de combat qui rappellera les quelques milliers de paysans boers tenant en échec un quart de million de Britanniques. Propagande visant, à titre subsidiaire, à amener les continentaux à mettre leur espoir dans la Grande-Bretagne. Promotion, le moment venu, des sabotages et des coups de main de harcèlement, tels sont les objectifs.

Mettez l'Europe à feu et à sang a dit le Premier ministre de Sa Majesté. La nouvelle section devra apporter la contribution la plus éclatante à ce projet.

Foreign Office Home Office War Office Echiquier Cancellery

Cabinet de Guerre

Ce texte est apocryphe (au sens étymologique). Mais la reconstitution de ce document a été fondée sur de nombreuses mentions ou allusions apparaissant dans des mémoires et histoires concernant les quelques semaines de l'été 1940 où le nouveau Premier britannique (W. S. Churchill a été nommé le 10 mai 1940) eut à faire face à l'imprévisible, la carte diplomatique et militaire internationale étant pulvérisée par l'effondrement militaire français.

Après plusieurs voyages en France Churchill se trouva face à l'inévitable, la signature d'un armistice par le gouvernement de la IIIème République et l'incertitude quand au sort de la flotte et des colonies françaises.

La politique intérieure britannique était elle-même marquée par une opposition marquée, fidèle à la politique (si on ose l'écrire)[1] de Neville Chamberlain, prédécesseur de Churchill, signataire des Accords de Munich et partisan convaincu d'une politique d'apaisement.

Cette opposition conservatrice attendait ses chances de reprendre le pouvoir, chances qu'elle estimait sérieuses après Dunkerque, et plus encore après l'armistice français.

Churchill, le dos au mur, n'ayant plus d'armée ni d'armement, lança sa formule : *Mettez le feu à l'Europe*. Autrement dit pratiquer la politique de la terre brûlée … hors des Îles britanniques. Aux Communes les opposants guettaient sa prochaine erreur, et comptaient demander à Lord Hamilton, le moment venu, de tendre la main aux Allemands pour aboutir à une paix blanche.

Un an plus tard la mission de Rudolf Hess, héritier présomptif du Führer, était de traiter un compromis. Venu, seul à bord de son Messerschmitt, se poser en Ecosse dans une propriété de Lord Hamilton, il avait la conviction qu'un accord serait signé entre Anglais et Allemands avant l'opération *Barbarossa*, invasion de l'Urss, fin juin 1941.

Churchill devait mener de front la mise en défense de l'Angleterre, la récupération ou, au minimum la neutralisation de la flotte et des colonies françaises. L'expédient imaginé durant la deuxième quinzaine de juin : Union Franco-britannique et double nationalité des ressortissants des deux pays, n'était qu'une idée folle à laquelle il ne croyait probablement pas lui-même.

[1] Politique ? Vous avez dit politique ! celle du chien au fil de l'eau. W.S.C.

Sans refaire l'histoire de jours fiévreux où les fusils de chasse tenaient lieu d'armement et où les cloches des églises servaient aux transmissions militaires, on peut imaginer que promettre de la sueur, du sang et des larmes pourrait galvaniser les sujets de Sa Majesté, mais il ne fallait pas prêter le flanc aux critiques de nombreux MP hostiles.

C'est pourquoi un conseiller du Premier l'alerta sur l'absence de supports juridique et diplomatiques à des actions en territoire étranger.

La solution retenue fut de faire approuver le principe d'un règlement d'emploi des irréguliers en distinguant les devoirs, droits et attributions des sujets britanniques et ceux des étrangers.

La Grande-Bretagne avait une solide expérience des troupes irrégulières, notamment aux Indes, Cipayes, Gurkha… mais créer une armée clandestine hors du Royaume en mélangeant étrangers et sujets britanniques était une autre expérience.

O

J.O.

Florilège

Castigat ridendo mores

Ceci est un jeu

Les parlementaires peuvent poser des questions au gouvernement, par la voie du *Journal officiel*. Jusqu'à la publication de la réponse, le J.O. rappelle périodiquement la question posée. La direction du J.O. n'intervient ni dans la rédaction des questions, ni dans celle des réponses.

Aucune de ces questions écrites n'est authentique, mais aucune n'est totalement imaginaire. Le jeu consiste à noter de 1 à 5 les questions et les réponses. La notation, de 1, (complètement bidon) à 5 (véridique) s'applique de deux manières : notation de fond : le problème existe ou pas. Notation de forme : la question (ou la réponse) est vraisemblable ou pas. Faux problème, vraie réponse, vraie question, réponse stupide, telle est la manière de lire ce que l'expérience d'un vieillard laisse remonter du fond du chaudron avant son dernier bouillon. *Allez en paix.*

Question subsidiaire : Le dernier J.O.R.F. paru le 10 juillet 1940 fut remplacé, le lendemain par le J.O.E.F. Journal officiel de l'État français. Quel est le dernier texte publié dans le dernier N° du J0RF ?

Un handicap de cent points sera imposé à celles et ceux qui lisent quotidiennement le Journal Officiel. Ceux qui auront répondu avant le 20 septembre recevront un *vistemboir* véritable signé Jacques Perret.

Les solutions seront accessibles à partir du Premier Novembre sur le site

www-.micdelapireandouille@gmail.fr

avec un code d'accès

Choisissez vos sujets préférés et creusez les :

A. Parti communiste français et pèlerinage de Lourdes
B. Hauteurs sous plafond
C. Egouts des villes et égouts des champs
D. Incendies de Monuments historiques
E. Position du nombril féminin
F. Vigie aveugle
G. Ecologie des marais salants
H. Sentiers des douanes
I. Vidoirs
J Calendrier républicain
K. Pataugas
L. Sépulture corse
M. Codification Sécu
N. Logique budgétaire
O. Détaxe mer
P. Parapluie du Louvre
Q. Radars
R. Pilori
S. Histoire et passions
T. Spéculation foncière

Premier prix : mes œuvres complètes
Deuxième prix : un abonnement de 15 jours au journal ***Le Monde***

© D. Monsaingeon
Paris 2008

Journal Officiel de la République française
J.O – D.P.A.N.
ASSEMBLÉE NATIONALE

D.P.A.N. Questions écrites au gouvernement
27e session

- *523* Question à M. le ministre de l'Intérieur, des Collectivités locales et des Cultes - Question posée par M. Jacques Duclos, député des Hautes Pyrénées, président du groupe communiste à l'Assemblée Nationale. L'honorable parlementaire expose que son département a été durement touché par l'arrêt des fabrications de tourelles d'E.B.R. à l'Arsenal de Tarbes-Séméac, principal employeur du département. Il y eut ensuite un important déficit de nivosité, les hivers précédant, entraînant un sous-emploi sévère des employés saisonniers. Or une assemblée internationale siégeant à Rome est en train de, dit-on, remettre en cause des habitudes multiséculaires de pèlerinages. Le ministre de l'Intérieur qui est aussi celui des Cultes envisage-t-il des initiatives à ce sujet. Le ministre des Affaires étrangère dispose de deux ambassades à Rome et, à Paris, du Doyen du Corps diplomatique. Une véritable révolution supprimant les pèlerinages, et particulièrement celui de Lourdes aurait des conséquences incalculables pour les travailleurs de Hautes-Pyrénées déjà durement touchés tant par les décisions militaires de ne plus utiliser de nouveaux engins blindés de reconnaissance, et ce sans aucune concertation avec les élus locaux, puis victimes de

perturbations météorologiques. Les querelles privées de préséance entre un fils et sa mère doivent passer après les besoins essentiels de nos populations montagnardes.

Réponse de M. le ministre de l'Intérieur, des collectivités locales et des Cultes. (*523*)

L'important question évoquée par l'honorable parlementaire soulève de très nombreux problèmes. Le maintien du plein emploi dans les Hautes-Pyrénées est naturellement un souci général sans arrière-pensées politiques ; c'est pourquoi, dès qu'il est apparu que la production d'Engins blindés de reconnaissance (EBR) ne correspondait plus aux besoins de l'armée et qu'il n'y avait pas de marché à l'exportation, le gouvernement de l'époque avait mis en place des mesures d'accompagnement au profit des personnels de l'Atelier d'armement de Tarbes.

Le déficit de nivosité constaté depuis quelques années relève d'un phénomène naturel que l'homme ne peut pas contrôler, en économie socialiste comme en économie capitaliste. L'industrie des sports d'hiver, si elle veut se maintenir et se développer, doit investir pour assurer un enneigement naturel ou artificiel pouvant attirer des skieurs. Par nature, la délimitation du domaine skiable ne coïncide pas avec les limites administratives. Il y a donc lieu de créer des groupements de communes, ou des syndicats intercommunaux dont l'expérience déjà ancienne dans des domaines variés a fait ses preuves. On peut peut-être rappeler ce que dit la sagesse des nations qui nous semble particulièrement adaptée aux circonstances : « Aide-toi, le Ciel t'aidera

Reste la question centrale posée : que peut-on envisager pour infléchir les tendances d'une assemblée internationale réunie à l'étranger, si tant est que cette assemblée puisse transformer une tendance de plus d'un siècle. Avant d'entreprendre quoique ce soit, il est nécessaire de faire un état des lieux. Dès le milieu du siècle dernier de très nombreux pèlerins se sont rendus et se rendent encore dans la montagne

pyrénéenne avec l'espoir d'obtenir une guérison miraculeuse. Ce phénomène, inexplicable à un esprit rationnel, est pourtant constaté. M. Emile Zola dont on ne peut contester l'entière bonne fois laïque, a écrit des pages importantes sur ce qui se passe et qui reste inexplicable. Jusqu'en 1905, date de séparation de l'église et de l'État, les foules se réunissaient à des dates dites de pèlerinage, envahissant la ville de Lourdes et provoquant une activité commerciale appréciée des habitants. L'application de la loi de séparation, interdisant les processions sur le domaine public, le port de robes monastiques en particulier aux congrégations enseignantes, amenèrent la création d'un important domaine foncier permettant de développer cérémonies et processions sans emprunter les voies communales ou nationales, et d'héberger les pèlerins, malades ou bien portants. Indirectement les milieux ecclésiastiques ont donc été orientés vers une privatisation du pèlerinage. Si, dès la fin de la Grande Guerre, tenant compte des très nombreux religieux expulsés en 1901 et 1905, qui revinrent spontanément à l'appel de la patrie en danger, l'application des textes issus ces lois fut adoucie, il fallut attendre la création du gouvernement de fait dit État français, pour que religieux et religieuses soient tacitement autorisés à se montrer en public vêtus de tenus monastiques. De même des processions circulant sur le domaine public communal, départemental ou national sont, de facto, tolérées. Il n'en reste pas moins que les activités religieuses se situent très majoritairement sur un domaine privé qui échappe à l'intervention des autorités civiles. Ces considérations sont nécessaires pour comprendre la difficulté d'approcher ces problèmes. S'il est illusoire d'espérer influencer un concile universel, en voie de compléter le Concile inachevé de 1870, notamment en modifiant profondément des usages liturgiques datant de la Contre-Réforme, il est possible d'explorer des pistes d'aide aux Lourdais qui seraient pénalisés si la pratique des pèlerinages venait à diminuer ou même à disparaître. Il ne saurait être question de soutenir, de quelque manière que ce soit, l'activité des pèlerinages, la loi de séparation s'y opposant formellement.

Un des précédents pouvant donner lieu à réflexion est celui des bergers d'abeilles. L'*Apis meliflora* ou abeille domestique est exploitée comme productrice de miel, mais elle a une autre utilité : la pollinisation des espèces horticoles et arboricoles. Si la production mellifère est en diminution, il est cependant indispensable de favoriser cette pollinisation. C'est pourquoi une réglementation incitative a été mise en place pour les transhumances de ruches. Des camions et remorques adaptés transportent d'importantes colonies de ruches qui montent des vallées aux sommets montagneux en suivant la floraison des espèces et en assurant une pollinisation naturelle. L'adaptation des transhumances aux rythmes floraux et non pas à l'optimisation de la production de miel légitime des aides de formes diverses aux apiculteurs.

Pour les pèlerinages il existe déjà des mesures incitatives à cet effet, trains spéciaux, tarification privilégiée, prise en compte, au titre du thermalisme de certains frais de séjour.

Aider une réorientation de l'économie lourdaise pour être prêts, le cas échéant, à passer un cap difficile mérite qu'on s'y penche ; cependant il semblerait prématuré de conclure à la disparition du pèlerinage de Lourdes.

Journal Officiel de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
32e *session*

. Questions écrites au gouvernement

N° 439 : question de M. Dutoît, député du Doubs, à M. Le Ministre de la Reconstruction et du Logement.

M. le député expose que le Règlement national d'urbanisme (RéNU) prévoit que seuls les logements respectant une hauteur sous plafond (hsp) de 2,70 m sont considérés

comme habitables ; cependant, pour les logements reconstruit par des sinistrés, à titre dérogatoire et pour faciliter les nouveaux chantiers, il est provisoirement admis qu'une hsp de 2,50 m satisfait aux exigences d'hygiène. En conséquence le règlement de la Caisse nationale d'allocations familiales, et ceux des caisses départementales, ne considèrent comme habitables que les locaux ayant une hsp de 2,50 m. au moins. Les logements éligibles aux financements des primes à la construction et des prêts du Crédit foncier garantis par l'état doivent respecter une hauteur sous plafond maximale de 2,50 m. L'honorable parlementaire demande au Ministre comment respecter la hsp maximale de 2,50 imposée par le décret 54.1123 sur les primes à la construction et la hsp minimale de 2,50 m imposée par les caisses d'allocations familiales. Quelle tolérance en plus ou en moins peut-elle être acceptée dans la précision approximative des chantiers de bâtiment, relevant plus du « Gros doigt » que du système métrique où, parfois, le mètre est mesuré avec trois bouteille d'un litre (dites *33*) mises bout à bout.

Réponses ministérielles

Réponse de M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme (*437*) Le règlement national d'hygiène, antérieur à la Grande Guerre, avait été édicté en prenant en compte les logements-taudis de nombreuses agglomérations suburbaines. C'était dans le but d'empêcher de nouvelles constructions insalubres que le Code de l'Urbanisme promulgué par l'Autorité de fait installée à Vichy, avait repris les dispositions du règlement d'hygiène. La hauteur sous plafond de 2,70 m. avait été arrêtée en tenant compte du cube d'air nécessaire, sachant que les dispositifs de chauffage presque exclusifs consistaient en poêles à charbon ou boulets (de type Salamandre) ou utilisant le bois comme combustible (de type Mirus). Le poêle devait chauffer la totalité du logement ; les « salamandres » à feu continu donnant un chauffage de meilleur confort, mais avec des risques respiratoires importants, trop chauffée la fonte étant perméable à l'oxyde de carbone. Le cube d'air imposé grâce à la hauteur sous plafond

diminuant les risques d'asphyxie accidentelle. Les HBM devaient impérativement respecter le Règlement national de l'Urbanisme (Ré-NU). De manière naturelle, les logements HLM, successeurs des HBM, reprirent les mêmes règles. Cependant la reconstruction donna lieu à des recherches d'amélioration, notamment en matière de chauffage, air pulsé, monotube, chauffage par le sol, etc. Il apparut alors que la norme de 2,70 sous plafond n'avait peut-être plus de raison d'être. Essayée à titre provisoire, la nouvelle hauteur s.p. de 2.50 pourrait, à l'occasion d'une révision générale des règles de construction, faire l'objet d'une reconnaissance définitive. Il s'agirait d'une modification législative. Lorsque la *Cité Radieuse* de M. Le Corbusier fut édifiée à Marseille, érigée sous le règne du *Modulor* nouvelle unité de « grandeur conforme », le maître a prévu une hauteur sous plafond de 2,27 m. dans la partie habitable et du double pour la pièce principale. Pour permettre aux habitants de percevoir les allocations-logements malgré une h.s.p. non conforme au Ré-NU, il fallut faire voter une loi spécifique.

Journal Officiel de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE

32^{e} session

Questions écrites au gouvernement

Question de M. Morgenschees député de Moselle à monsieur le Ministre des Travaux publics et à monsieur le Ministre de l'Agriculture. (*2085*)

Un groupe de pères de famille s'est constitué en coopérative pour acheter un terrain et faire construire des maisons individuelles. A cet effet les coopérateurs ont acquis

un terrain agricole aux environs de Metz et ont déposé une demande de permis de construire. La commune de Magny-lès-Metz avait confié la gestion de ses services techniques au Génie rural. Pour l'établissement du projet de réseaux d'adduction et d'évacuation, le concours du Génie rural avait été obtenu dans le cadre de la convention de concours dite du Fond commun. A l'achèvement des travaux, les pavillons reçurent leurs certificats de conformité mais les propriétaires ne purent emménager, les réseaux étant déclarés non-conformes. Pendant les travaux, la commune de Magny avait été absorbée par Metz dont les services techniques relevaient des Ponts et chaussées. Le réseau d'égout établi par le Génie rural était de type unitaire, alors que les réseaux messins sont de type séparatifs. L'honorable parlementaire demande aux deux départements ministériels tutelles, l'un du Génie rural, l'autre des Ponts et chaussées, de prendre les mesures nécessaires pour permettre aux familles d'entrer en possession de leurs logements et pour mettre fin à un litige byzantin.

(*deuxième rappel*) Question *2085*

Réponse de monsieur le Ministre des Travaux publics.

La question posée par l'honorable parlementaire, indépendamment du cas d'espèce, oblige à se poser le problème de la rétroactivité des lois , décrets, arrêtés et circulaires. Lorsque monsieur le ministre de l'Intérieur prononce la fusion de deux communes, quelles que soient leurs importances numériques respectives, les décisions antérieurs du Conseil municipal, délibérées en séance publique et approuvées par l'autorité préfectorale, ont force de loi. Lorsque la ville de Metz, depuis plusieurs dizaines d'années, s'est dotée d'un réseau d'égouts du type séparatif, distinguant les rejets d'eaux vannes et d'eaux usées dans deux canalisations distinctes aboutissant à deux systèmes de traitement différents, c'était en vue d'assurer une hygiène parfaite aux eaux distribuées aux habitants en protégeant la nappe phréatique. Entamer, si peu que ce soit, le principe de traitement de toutes les eaux selon leurs caractéristiques reviendrait à risquer des contaminations

dangereuses pour la santé publique. Revenir au système d'égouts dit « tout à l'égout » tel qu'il existait avant l'occupation prussienne, serait rétroagir en se fondant sur un nouveau texte abrogeant, rétroactivement, les règles de base choisies depuis des décennies, très en avance sur ce qui se faisait dans l'intérieur.

Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, on ne peut donc, en aucun cas, imposer à la population messine, une abrogation rétroactive qui, outre son caractère illégal, ferait courir à une communauté un risque épidémique, limité mais indiscutable.

(*deuxième rappel*) Question *2085*
Réponse de monsieur le Ministre de l'Agriculture.

La commune de Magny-lès-Metz, agglomération rurale proche de la ville de Metz, a conservé ce caractère agricole jusqu'aux toutes dernières années.

C'est à juste titre que les services du Génie rural ont tenu lieu de services techniques et de conseils à une petite communauté ayant passé les années sans aucun fait saillant. L'exceptionnelle vitalité de la capitale lorraine l'a amenée à sortir de son enceinte fortifiée et à envahir, pacifiquement certes, de nombreuses petites villes dont le caractère rural était inchangé, respectant ainsi le désir des populations.

Le trop-plein démographique ayant complètement bouleversé les communes suburbaines, il est apparu que les populations d'origine étaient devenues minoritaires, les nouveaux habitants décidèrent, dans le respect des règles, de fusionner avec le chef-lieu.

Les longues procédures administratives eurent pour conséquence que le lotissement dit « des hameaux » fut autorisé sous les anciennes règles, mais fut achevé après l'absorption de l'ancienne commune. Lorsque l'importante structure technique messine décida d'imposer ses règles à la petite collectivité rurale, personne ne semble s'être soucié de savoir si la collectivité absorbée était en conformité avec les règles que

s'étaient données la capitale. On ne peut s'empêcher de penser au fabuliste. Il n'empêche que plusieurs dizaines de familles sont dans l'impossibilité de s'installer dans des logements achevés que des conceptions divergentes techniques condamnent à rester vides.

Journal Officiel de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE

33e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question écrite de M. Morgenschees député de Moselle à monsieur le Ministre des Travaux publics et à monsieur le Ministre de l'Agriculture. (*132*)

Les réponses ministérielles aux questions précédemment posées (*2085*) ne donnent aucune réponse satisfaisante. Divergentes, elles semblent montrer que les autorités sont dans l'incapacité de trouver une solution à un problème très concret : des logements vides, payés par leurs propriétaires, restent inoccupés en raison de divergences de vue sur des égouts projetés et réalisés par le Génie rural et refusés par les Ponts et Chaussées. Le député de Moselle constate que, grâce à une campagne de presse dans *Le Républicain Lorrain*, les familles ont pu emménager sans que, pour autant, le conflit entre deux services de l'État soit résolu. Il demande de nouveau aux autorités supérieures d'intervenir pour que soit mis fin à cette situation digne de M. Courteline.

N° 152 Réponse conjointe de monsieur le Ministre de l'Agriculture et de monsieur le Ministre des Travaux publics. L'état de fait devant lequel se trouvent confrontés les départements ministériels a abouti a un modus vivendi établi

avec l'accord de M. le ministre de l'Intérieur, tutelle des fusions et absorptions communales. Deux problèmes étaient en suspens ; quelle solution trouver pour ne pas mettre en danger les populations par contamination du réseau de la ville de Metz par les effluents de l'ancienne commune de Magny absorbée par Metz ? Comment financer les travaux de mise en conformité ? Des réunions entre les services techniques messins (Ponts et Chaussées) et les anciens services techniques de l'ancienne commune de Magny (Génie rural), sous l'autorité de M. Le Préfet de Moselle ont abouti au compromis tel que défini ci-après. Un réseau simplifié collectant les eaux pluviales de toiture sera réalisé jusqu'à raccordement avec l'égout séparatif de Metz. Les égouts « jet direct » aboutissant hors du lotissement seront raccordés à une station d 'épuration (à construire) dont l'effluent se déversera dans le réseau vanne de Metz.

Le problème de financement des travaux est tranché de la manière suivante : le nouveau réseau pluvial sera à la charge de Magny ; la station d'épuration sera à la charge de la ville de Metz. Les honoraires dus à l'ingénieur des travaux ruraux au titre de l'égout pluvial seront à la charge de Magny, les honoraires dus à l'ingénieur des Travaux publics de l'État seront à la charge de Metz. Note : la ville de Metz ayant absorbé la commune de Magny est aux droits et obligations de cette dernière et, à ce titre supportera la charge des dépenses à elle attribuées.

Journal Officiel de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE

33e *session*

Questions écrites au gouvernement

48 Question de M. le chanoine Kir, Député-maire de Dijon qui expose que la réglementation applicable aux édifices cultuels semble être incompatible avec les nécessités pratiques. Les édifices cultuels rentrent-t-ils dans les catégories visées dans le « Code rouge » comme immeubles de grande hauteur (I.G.H.) et comme immeubles recevant su public (I.R.P.) ?

Si des édifices anciens sont soumis à ces obligations, la mise en conformité peut-elle être imposée aux communes ? Pour les édifices classés *monuments historiques* ou inscrits à l'*Inventaire* supplémentaire, le ministère des Beaux-Arts sera-t-il associé aux travaux de mise en conformité ?

48 Question de Monsieur le Chanoine Kir, député de Côte d'Or à M. le ministre de la Construction et du Logement, et à M. le ministre de l'Intérieur et des Cultes.

Deuxième rappel. Question 48

Le Député-maire de Dijon expose que la réglementation applicable aux édifices cultuels semble être incompatible avec les nécessités pratiques. Les édifices cultuels rentrent-t-ils dans les catégories visées dans le « Code rouge » comme immeubles de grande hauteur (I.G.H.) et comme immeubles recevant su public (I.R.P.) ?

Si des édifices anciens sont soumis à ces obligations, la mise en conformité peut-elle être imposée aux communes ? Pour les édifices classés *monuments historiques* ou inscrits à

l'*Inventaire* supplémentaire, le ministère des Beaux-Arts sera-t-il associé aux travaux de mise en conformité ?

Question 48 Réponses des deux ministres interrogés.

Réponse de M. le ministre de la Reconstruction et du Logement.

Les questions posées par l'honorable parlementaire concernent des départements ministériels différents, qui, chacun en ce qui le concerne, répondront aux interrogations touchant à leurs domaines respectifs., remarque préalable étant faite qu'il n'existe aucun « Code rouge » mais un recueil des instructions de sécurité auxquelles sont soumis d'une part des Immeubles de Grande Hauteur, d'autre part les locaux recevant du public.

1 - Sont considérées comme de grande hauteur les constructions dont le denier étage est situé à une hauteur inaccessible avec les équipements normaux des sapeurs-pompiers, soit 21 mètres au dessus du niveau du sol. Les rédactions successives des art. L 43 et 44, comme celles des paragraphes R b.25 et R b. 26 (2 e alinéa) ne précisent pas si le dernier étage susvisé doit être d'un usage continu pour relever de la catégorie grande hauteur. La réponse affirmative s'impose dans le cas de logements.

Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, il semble que l'interprétation restrictive parfois proposée, dernier étage habitable, ne soit pas conforme à l'esprit du législateur. En effet certains édifices publics comme les beffrois, bien que n'étant pas habitables, semblent devoir être soumis aux règles de sécurité visées ci-dessus.

La question peut se poser pour des édifices accessibles de manière continue, comme les châteaux d'eau aménagés en belvédère. La réponse, dans ce cas, semble devoir être positive. Les clochers, dont la charpente de bois supportant les cloches n'est accessible et visitable qu'exceptionnellement, semblent pouvoir échapper au classement I.G.H. sauf si un dispositif campanaire (carillon) provoque une fréquentation répétée du local visé. Selon le cas d'espèce, les conséquences d'une reconnaissance comme I.G.H. sont différentes.

La prescription d'un dispositif d'escalier encloisonné desservant des sorties de secours à chaque étage peut se révéler d'une mise en œuvre difficile. On peut penser que certaines situations physiques devraient amener l'autorité délivrant le permis de construire à envisager d'appliquer une mesure dérogatoire à la condition de ne pas provoquer de risques d'accidents.

Il doit être clairement établi que ces aménagements bénéficiant d'une dérogation ne peuvent en aucun cas être sous le régime des locaux recevant du public.

La question posée évoque également les prescriptions imposées aux locaux recevant du public. Dès lors que le public, soit par convocation, soit par l'initiative individuelle, est autorisé à pénétrer dans un bâtiment, celui-ci est réputé « recevant du public ».

2 - Les prescriptions imposées sont dues aux nécessités de protection, essentiellement contre les risques d'incendie ou d'intoxication respiratoire due aux fumées., mais également aux possibilité d'évacuation rapide du lieu du sinistre.

Les mesures imposées sans dérogation possible ont pour objet de permettre une évacuation rapide de locaux qui ne sont pas connus des personnes de passage. Pour ce faire deux systèmes complémentaires s'imposent.

3 - Prescriptions passives. Article L. 58 c. *alinéa c § g 21.*

Un dispositif permanent d'éclairage balisera l'accès à l'extérieur du bâtiment. Même en cas de coupure de l'alimentation électrique des locaux, des éclairages autonomes dits « blocs de sécurité » doivent être visibles de tous les couloirs et circulations ; les paliers d'ascenseur devant être éclairés malgré un début d'enfumage. Les dispositions d'éclairage de secours seront fixes et électriques Toute circulation en cul-de-sac doit être signalée dès son origine. Bec de gaz ou lanternes à carbure d'acétylène sont proscrites.

4 - Article L 39 b *alinéa* f. Les capacités des issues d'évacuation sont calculées en « unités de passage ». Le nombre d'unités de passages réglementaire se calcule en fonction de la surface accessible au public. Elles déterminent forfaitairement le nombre de personnes pouvant être évacuées durant le temps

garanti hors feu par les matériaux et dispositifs coupe-feu. Les unités de passage sont imposées aux zones les plus resserrées. Les escaliers de secours, les paliers, les issues conduisant à l'air libre doivent impérativement respecter de manière continue le gabarit défini par les services de secours à l'examen du dossier de demande de permis de construire. Pour l'équipement d'immeubles existants à fin de mise en conformité, l'installation et l'usage d'échelles dites « à crinoline » sera autorisé à titre dérogatoire à la double condition de ne pas desservir plus d'un étage et de déboucher à l'air libre. Au cas où la disposition des lieux imposerait de desservir plusieurs étages, les échelles devront être en installation discontinue afin qu'en aucun cas les utilisateurs puissent croire que l'évacuation par crinoline oblige à descendre plus d'un étage

5 - Article R. 43 b, 44 b et 47c Les éléments de construction seront classés selon le barème de coupe-feu, de tenue au feu et de résistance au feu établi par le C.S.T.B. Le dossier de demande de permis de construire, dans sa fiche technique, devra mentionner en détail les divers matériaux utilisés avec la référence du classement C.S.T.B.

6 -- Prescriptions actives Art L 74 § c et R 32 alinéa 3, b

Toute disposition prévue ci-après a pour premier objectif, comme les prescriptions antérieures, de protéger en priorité les personnes. La protection des biens fait également partie des missions des services de secours. Il est donc possible de prévenir ou de retarder l'extension d'un sinistre. A cet effet des dispositifs prévus dès la construction peuvent jour un rôle majeur dans la lutte contre le feu à condition toutefois d'être installé à bon escient.

7 – Divers types de dispositifs sont d'un emploi efficace : le compartimentage par murs, planchers, cloisons et portes coupe-feu concomitants à des dispositifs de désenfumage, les dispositifs d'arrosage automatique, la limitation des charges caloriques autorisées dans les locaux.

7 a - Le cloisonnement pour compartimenter est pratiquement facile à mettre en œuvre dans les locaux qui s 'y prêtent. Le désenfumage par extraction forcée des fumées dans les circulations et paliers d'escalier nécessite des automatismes

fiables assurant la fermeture automatique des issues de chaque compartiment. Les dispositions nécessaires doivent être prises en compte dès le projet d'architecte. Cette solution préventive est particulièrement bien adaptée aux locaux à usage de bureau, d'hospitalisation, d'hôtellerie et assimilables.

7 b - L'extinction automatique des débuts d'incendie par cartouches thermo-dynamiques du type *Grinnel* ou *Sprinkler* raccordées à des réseaux d'eau sous pression. Ces dispositifs sont généralement couplés à l'installation de R.I.A. (robinets d'incendie armés) complets, avec établissement et lance. D'autres solutions de « colonnes sèches » se composent de canalisations fixes et vides avec aux extrémités des raccords à tricoise. Les installations d'extinction automatiques ou semi-automatiques sont particulièrement efficaces dans les grandes surfaces commerciales, les garages automobiles et les entrepôts. Le stockage de produits inflammables comme le gaz en bouteille doit s'effectuer en plein air.

7 c - Un procédé efficace est le contrôle de la charge calorique autorisée. Cette solution de prévention n'est efficace que dans des locaux d'accès contrôlé, comme des archives à proximité de locaux recevant su public. Le principe simple est de ne pas dépasser en meubles et dossiers, l'équivalent combustible de l'incendie normalisé : par 10 m^2 le feu normalisé est produit par la combustion, sans accélérateur, de 70 kilos de bois de chêne sec, en bûches d'un mètre, l'allumage étant assuré par dix pages de journaux froissés et un fagot de branches et brindilles sèches. La combustion totale du feu normalisé doit être achevée deux heures après la mise à feu. Seuls des dégâts superficiels : papiers peints noircis, peintures cloquées, dallage et plafond marqués sont tolérés. Des notices portant le plan des locaux et l'indication, pour chaque pièce, du nombre d'unités de feu normalisé autorisées doivent être affichées. Le nom du responsable d'étage ou de compartiment doit être mentionné. De manière hypothétique, le calcul d'équivalent combustible de l'église St Sulpice serait fondé sur le nombre d'objets mobiliers combustibles, essentiellement des confessionnaux et des chaises et prie-dieu en bois et paille éminemment combustibles ; le risque étant augmenté du fait de l'usage de cierges à feu nu

souvent utilisés dans les processions. A ce titre on est en droit de regretter les processions en plein air bannies depuis la loi de Séparation.

Journal Officiel de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
38e *session*

Questions écrites au gouvernement

(*43*) Question de Monsieur le Chanoine Kir, député de Côte d'Or à M. le ministre de la construction et du logement, et à M. le ministre de l'Intérieur et des Cultes.

Ayant enfin reçu des réponses aux questions posées au sujet des réglementations applicables aux Immeubles de Grande Hauteur et aux locaux recevant du public, le Député de Côte d'Or s'interroge sur les conséquences éventuelles d'une appréciation différente des tribunaux sur l'exonération retenue dans la réponse ministérielle (*673*). En supposant que l'église St Sulpice soit classée I.G.H. quels seraient les travaux à exécuter ? De même si la même église rentrait dans la catégorie des « locaux recevant du public », quelles conséquences, notamment la mise en conformité, s'imposeraient, et à qui ?

Réponse conjointe de M. le ministre de la Construction et du Logement et à M. le ministre de l'Intérieur. (*43*)

Faire des hypothèses sur les conséquences de décisions de l'ordre judiciaire dépasse la compétence des départements ministériels. Néanmoins, représentée souvent les yeux bandés, la Justice est parfois imprévisible. Immeuble de grande hauteur souverainement classé comme tel, en dernier ressort, la création d'un escalier de secours s'imposerait. L'architecte des Monuments Historiques devrait rendre un avis conforme sur le projet. Deux éventualités peuvent être envisagées. L'escalier de secours serait édifié en plein air, avec une charpente métallique aussi transparente que possible. Les questions de ventilation antifumées seraient réglées ipso facto. Reste que la visibilité de l'ouvrage pourrait être contestée en entraînant le rejet du projet. L'autre solution consisterait à aménager dans les maçonneries

de la tour un escalier avec des éclairages naturels et des paliers cloisonnés munis d'extracteurs de fumée. Il sort de la compétence des départements ministériels concernés de se prononcer sur la faisabilité d'une telle solution. En admettant que la Cour suprême se soit prononcée en dernier ressort, hypothèse peu crédible, l'église St Sulpice devient alors un édifice recevant du public. Sa mise en conformité s'imposerait. Qui devrait procéder à ces travaux ? Depuis la séparation de l Église et de l'État, un modus vivendi a pu être trouvé, tant pour les biens immobiliers que mobiliers. Il semble inopportun de revenir sur les difficultés provoquées par les inventaires. En pratique divers régimes cohabitent pour la propriété des bâtiments. Dans la majorité des cas (sauf en Alsace-Lorraine) la collectivité, commune ou État, est propriétaire de l'édifice et en concède l'usage à l'église sous la forme d'une association diocésaine. S'agissant de travaux immobiliers, le propriétaire serait dans l'obligation d'assurer la mise en conformité, quitte à en faire porter tout ou partie par l'utilisateur.

La mise en conformité de l'église St Sulpice correspondrait à l'ouverture de nouvelles unités de passage, à due concurrence du nombre de personnes pouvant se trouver simultanément dans l'édifice. L'estimation généralement retenue lors d'assemblées où même les chapelles latérales étaient occupées seulement partiellement est de 6 000 personnes. Compte tenu de la disposition des lieux et des quatorze unités de passage existantes, il serait nécessaire, *minimum minimorum*, de créer au moins cinquante nouvelles unités de passage donnant un accès direct à la rue. L'architecte des Monuments historiques et celui des Bâtiments civils et Palais nationaux seraient consultés pour avis, celui de l'architecte des Monuments historique devant être obligatoirement un avis conforme. Il n'appartient pas aux départements ministériels interrogés de donner une réponse à la question du « comment ». Anticipant pourtant une nouvelle question écrite de l'honorable parlementaire, quelle issue pourrait-elle être envisagée en cas de refus de l'avis conforme au titre des Monuments historique, l'architecte étant souverain en l'espèce ? Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux on peut conclure que, pour respecter la

réglementation, il n'y aurait d'autre solution que de limiter le nombre de visiteurs pouvant se trouver simultanément dans le bâtiment. Il existe des systèmes fiables de captage des entrées et sorties permettant le contrôle permanent des présences. Dans l'état actuel des choses et de la disposition des lieux, la limite de fréquentation serait de l'ordre d'un millier de personnes. Pour anticiper d'une nouvelle question écrite du même parlementaire, les problèmes posés pour la mise en conformité éventuelle de l'église St Sulpice seraient ils comparables pour la cathédrale Ste Bénigne de Dijon ? La réponse est affirmative *mutatis mutandis*.

Journal Officiel de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE

33e *session*

Questions écrites au gouvernement

N° 356 : question de M. de Bonnemaison, député du Doubs, à M. le ministre de la Reconstruction et du Logement.

M. le député expose que les ministres successifs en charge du département du logement ont, à juste titre, recommandé l'industrialisation du bâtiment comme un moyen important pour faire baisser les prix. La répétition de constructions identiques est un facteur d 'économie en évitant que chaque nouvelle opération soit un prototype avec les aléas propres à une première opération. C'est dans ce souci de répétition qu'il demande la raison de différence réglementaire entre les habitations à loyer modéré (HLM) et les logements économiques et familiaux (Logécos).

La hauteur d'installation de l'évier est de 0,85 m pour les HLM et de 0.95 pour les logécos. Existe-t-il une différence de

morphologie entre les femmes bénéficiant des divers types de financement ?

N° 356 (*3e rappel*) Réponse de monsieur le ministre de la Reconstruction et du Logement.

L'intéressante question posée par le député du Cher a nécessité des recherches approfondies pour donner une réponse exhaustive à l'honorable parlementaire. Sauf éléments nouveaux il apparaît que les normes des logements HLM sont issus des logements HBM, habitations à bon marché (Loi Loucheur) de l'entre-deux guerres. A cette époque les équipements des logements étaient sommaires : le robinet de cuisine était le plus souvent le seul point d'eau, l'évier la seule évacuation avec les toilettes. En règle générale l'évier était une pierre de comblanchien légèrement creusée. L'évier posé sur deux piédroits en brique était le seul équipement de cuisine fourni à la construction. La cote de fond d'évier était proche de la cote de bordure sur laquelle seraient réglés tables et équipements éventuels tels que buffet, planche à casseroles, etc.

La Reconstruction consécutive aux destructions de la Seconde Guerre Mondiale nécessita la fourniture de centaines de milliers d'éviers que les carrières de Bourgogne étaient dans l'incapacité de fournir. Les éviers céramiques, considérés comme équipements de luxe entre les deux guerres, purent être fabriqués et vendus par quantités telles que les prix devinrent inférieurs aux bacs en calcaire coquillier. Parmi les avantages de la fabrication en grandes séries, l'adoption de modèles type fut déterminante. Or un ingénieur-architecte allemand, H. Neufert, avait, dans les années 1930 rédigé un ouvrage exhaustif sur les cotes essentielles de la construction et de l'équipement de maisons et immeubles d'habitation. L'ouvrage de Neufert, avec ses centaines de croquis cotés respectant le système métrique, devint la bible des dessinateurs de cabinets d'architecte. La cote « Neufert » des équipements de cuisine devint la règle, comme la cote standard du « lit conjugal » 1.30 x 1.90 (bien plus tard des lits de 1.60 x 2.00 furent adoptés). C'est en utilisant les modules Neufert que les cotes et les caractéristiques des

équipements de cuisine furent généralisées, ainsi de la disparition de l'immuable planche à casseroles.

La morphologie de la ménagère n'a donc aucune influence sur la cote des éviers, et on est en droit d'espérer qu'une norme française (**NF** *AFNOR* P…) en vienne à unifier ces divergences. Dans le cadre du « Programme de coordination modulaire » confié au C.S.T.B., on est en droit d'espérer une unification avant la fin du siècle.

Journal Officiel de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
33e *session*

Questions écrites au gouvernement

N° 356 : question de M. Boursou-Lavit, député des Alpes maritimes. Dans le respect des règles de concession d'équipements portuaires, le Service maritime des Ponts et Chaussées a établi un cahier des charges imposées au concessionnaire d'un port destiné à la navigation de plaisance, tout en réservant des anneaux aux marins-pécheurs professionnels. Ce cahier des charges impose notamment une veille permanente, nuit et jour, par du personnel assermenté. Une capitainerie doit permettre de surveiller le plan d'eau, les quais, les appontements, le chenal d'accès et les approches ainsi que la signalisation fixée par le service des phares et balises. Le code des ports maritimes exonère les bâtiments portuaires dont la construction est nécessaire au bon fonctionnement du port. Les travaux d'endigage,, la construction des appontements, le mouillage des chaînes-mères, les bornes d'alimentation furent achevés avec huit jours de retard sur le planning, malgré les événements de mai. La capitainerie était en voie d'achèvement, certains équipements étant difficiles à obtenir pour les raisons

rappelées ci-dessus. Le port fut inauguré par M. le Secrétaire d'État aux transport et au Tourisme. Le lendemain des cérémonies d'inauguration, le maréchal des Logis-Chef commandant la brigade de gendarmerie, sur réquisition du maire agissant en sa qualité d'officier de police judiciaire, vint signifier au responsable du port, l'ordre d'arrêter immédiatement les travaux de la capitainerie en raison de l'absence de permis de construire. Le chef de brigade, qui la veille même, assurait le service d'ordre des cérémonies, ne pu s'empêcher de manifester son incompréhension. Depuis de nombreux mois le chantier de la capitainerie est suspendu. Le service maritime des Ponts et Chaussées est amené à rappeler régulièrement au concessionnaire les obligations du cahier des charges. De son côté le maire fonde l'interruption des travaux à l'avis défavorable de l'architecte en chef des Monuments historique, la capitainerie implantée dans un site protégée devant, selon lui, être soumise à son accord.

L'honorable parlementaire demande qu'il soit mis fin à une situation absurde, source de risques graves pour la navigation. La veille permanente imposée par le traité de concession se faisant au niveau du quai, faute de la chambre de veille pouvant accueillir la vigie. Le code des ports maritime peut-il être respecté, exonérant les équipements portuaires du permis de construire, comme le soutient le Directeur des ports maritimes et voies navigables ? Un édifice érigé dans un site protégé selon la Loi de 1932 sur la protection des sites naturels et bâtis doit-il être soumis, pour avis conforme, à l'architecte des Monuments historiques.

Troisième rappel Question 356.

Réponse de M. le Ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et du Tourisme. La question posée par l 'honorable parlementaire pourrait éventuellement faire l'objet d'une saisine du tribunal des conflits ; cependant la situation actuelle ne saurait se prolonger sans mettre en péril des vies humaines et la solidarité ministérielle à un moment où celle-ci est d'autant plus nécessaire que l'élection du nouveau président de la République empêche le gouvernement qui

assure les affaires courantes de procéder à un arbitrage dans les règles. Attache ayant été prise entre le cabinet du Ministre des Affaire culturelles et celui du ministre en charge des ports maritimes, une solution transactionnelle a été trouvée. La capitainerie construite en pierre de taille dans l'esprit du phare du Cap Ferrat, sera démolie sur deux étages. Sur le bâtiment ainsi arasé sera édifiée une structure entièrement vitrée sous un toit de cuivre. La chambre de veille y sera installée. Observation étant faite que l'accord de l'architecte en chef des Monuments historique sera matérialisé par un visa conforme sur le calque de l'architecte d'opération sans délivrance de permis de construire. L'affaire ayant motivé la question de M. le député des Alpes maritime peut donc être considérée comme réglée.

D.P. A.N. 32e session

Question écrite (*684*) de M. Boursou-Lavit, députés des Alpes maritimes. A la suite d'une solution négociée intervenue récemment (J.O. *D. P. A.N.27e session* question 356*)* entre les deux départements ministériels en charge des sites protégés d'une part et des ports maritimes, d'autre part, un édicule qui serait plus à sa place sur un aéroport que sur un port de pêche et de plaisance a été édifié. Une chambre de veille ouverte sur 360° permet aux vigies de plonger dans plusieurs propriétés privées. En revanche l'altitude de cette chambre de veille est telle que la passe entre brise-lame et digue du large n'est pas visible par la vigie. Détruire deux étages et en reconstruire un seul montre que les termes du traité de concession ne sont pas appliquées, l'altitude prévue sur le projet initial n'était un choix esthétique mais une obligation. L'honorable parlementaire demande si la responsabilité du ministre de la Culture pourrait être mise en cause dans le cas d'échouage ou d'abordage dans la zone de non visibilité de la passe.

D.P. A.N. 32e session

Réponse ministérielle à la question (*684*).

Un accord ayant permis de reprendre les travaux de construction de la capitainerie, il n'y a pas lieu de se livrer à des supputations sur des événements futurs et aléatoires.

Journal Officiel de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
33e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question posée par Mme Gabelle, députée du Cantal à Monsieur le ministre de l'Ecologie. (*173*)

Un consensus mondial, à de rares exceptions près, conclut à un réchauffement de la planète si des mesures drastiques ne sont pas entreprises dès maintenant. Le consensus est moins évident quant à la répartition de mesures entre les nations. Il n'est donc pas abusif d'examiner les conséquences du réchauffement sur les populations directement concernées. La production des sels de mer de diverses catégories fait vivre une population laborieuse sur les côtes méditerranéennes comme sur les côtes atlantiques. Le principe même du fonctionnement des marais salants repose essentiellement sur des facteurs météorologiques influençant directement la capacité d'évaporation, base même du travail des paludiers. Les divers paramètres à prendre en considération se retrouve dans une formule mathématique :

M = V (An + Em) x K/2 dans laquelle le gradient de salinité, M, la vitesse du vent A, la température de l'eau E, et un coefficient variable permettent de déterminer le degré de salinité de l'eau de mer pénétrant dans l'œillet. Une deuxième formule permet alors d'estimer la quantité de sel produit, en tenant compte du coefficient de marée, de l'hygrométrie ambiante, de l'albedo et des chiffres fournis par un anémomètre placé au centre des tables de cueillette. D'éventuelles précipitations peuvent avoir pour conséquence une majoration ou une minoration de la vitesse d'évaporation, créant ainsi une

incertitude quant aux récoltes en quantité, mais aussi en qualité, la « fleur de sel » pouvant être diluée part une grosse averse orageuse. Les changements climatiques dont nul ne conteste l'éventualité auront donc une incidence certaine sur le revenu des paludiers. Sans pouvoir en chiffrer avec exactitude l'importance, les conditions économiques seront forcément modifiées ; quelles sont les mesures à l'étude au ministère de l'Écologie pour mettre à l'abri des perturbations les laborieuses populations côtières exposées aux éléments naturels eux même modifiés par les retombées des activités humaines. Parmi celles-ci l'élevage des ruminants s'est révélé être à l'origine de près de 50 % de la production de méthane, gaz à effet de serre.

deuxième rappel, question 173

Réponse de m. le Ministre de l'Écologie

L'importante question posée par la députée du Cantal sur les changements climatiques et sur leurs conséquences sur les paludiers (exploitants de marais salants, obligent en premier lieu à faire le point sur le régime juridique de cette exploitation du domaine public maritime. Depuis l'ordonnance de Colbert fixant les limites de ce domaine, un régime différent selon les côtes a été établi. Sur la Mer du Levant (Méditerranée) les limites d'une mer sans marées relèvent plus de la tradition que de facteurs objectifs. Il n'en est pas de même sur les Mers du Ponant (Atlantique et Manche) le bornage doit se faire en observant la limite du flot au cours de la plus forte marée du mois de mars. – Marées d'équinoxe - . En règle quasi absolue les marais salants font partie du domaine public maritime. On peut même affirmer que tous les marais, sans exception, sont sur le domaine maritime, même si, faute de bornage physique sur le terrain, les cartes sont parfois inexactes. Par nature même les marais sont couverts par le flot de la plus forte marée de mars. Ceci posé, et même si, depuis des temps immémoriaux, les paludiers exploitent les mêmes marais de père en fils, il ne peut y avoir propriété des marais salants, le domaine public étant inaliénable et imprescriptible. Il était nécessaire de clarifier les

questions relatives à d'éventuelles concessions d'endigage. Le régime de reconnaissance de transfert de terrains exondés sous forme d'endigage ne serait possible que sous une double condition : les terrains endigués seraient utilisés pour des activités directement connexes aux activités portuaires, d'une part, et d'autre part les terres gagnées sur la mer devraient être séparées de celle-ci par une bande de trois pieds (un mètre) restant au domaine maritime. Les deux conditions ne semblent pas pouvoir être remplies. Le rapport entre la production de sel et les activités portuaires n'est pas évidente ; la disposition des marais salants rend totalement impossible la délimitation de la bande continue de trois pieds fixée par l'Edit de Colbert.

Une solution a été recherchée dans l'assimilation des activités saunières à la conchyliculture. A l'examen ni l'ostréiculture sur table ou sauvage, ni la mytiliculture sur bouchots ou sauvage, ne peuvent accueillir l'activité des marais salants, celle-ci étant exclusivement consacrée à la récolte d'un minéral inerte, ce qui la différencie fondamentalement de l'élevage des coquillages, obligatoirement vivants. Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, il s'en suit que le régime des calamités agricoles ne pourrait en aucun cas s'appliquer aux paludiers. Le cas échéant le régime de prévoyance des marchands forains serait, peut-être, applicable à des paludiers sinistrés par un changement brutal du gradient d'évaporation. Les seuls précédents de changement brutal des températures ont été découverts dans les forages du glacier du Groenland et ceux de l'Antarctique qui ont constaté, il y a 15 000 ans, une élévation brutale et considérable des températures. Ce phénomène indiscutable bien qu'encore inexpliqué, dépasse de beaucoup les prévisions pour le XXI^{e} siècle. Il semble donc que les sujets d'interrogation de l'honorable parlementaire anticipent largement les événements prévisibles. La question posée aborde également le rôle des ruminants dans la production de gaz à effet de serre ; bien que cette question relève moins du ministère de l'Écologie que de celui de l'Agriculture, on peut penser que Mme la députée du Cantal, consciente des nuisances dues aux bovins de sa circonscription, prépare un programme de collecte du méthane, aux dépends de

la stabulation libre, base même de la qualité du lait propre à la fabrication du fromage à croûte ayant donné son nom au département dont s'agit.

Journal officiel de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
33e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question 67. Question écrite de Monsieur Duchemin, député de la Somme, à monsieur le ministre des Finances, du Budget, des Affaires économiques et du Trésor. M. le député expose au préalable le poids particulier du département ministériel interrogé qui, seul dans la République, dispose d'un corps armé autonome terrestre, d'une marine armée et de divers avions à long rayon d'action. Ainsi organisée et armée, la direction des Douanes a vu son territoire de compétence s'accroître considérablement en raison des dispositifs créés par les traités ayant abouti à l'Union Européenne. Non content d'avoir ainsi acquis une zone d'action immense, le département tutelle des douanes semble en voie d'établir un réseau de circulation terrestre *sui generis.* En effet il est souvent mentionné, dans des textes officiels, l'existence d'un « sentier de douaniers » sur les côtes maritimes. Or le document de base, fiscal avant d'être foncier, est le cadastre régulièrement mis à jour depuis Napoléon. Or le sentier des douanes n'apparaît pas sur les plans cadastraux. S'il est du domaine public, il n'est pas pourvu d'un numéro de parcelle, mais ses limites doivent apparaître pour en connaître l'emprise. S'il s'agit de terrains relevant du droit privé, chaque parcelle doit avoir reçu une désignation cadastrale. L'honorable parlementaire demande donc au département ministériel concerné de lui donner les éclaircissements nécessaires sur la situation patrimoniale et fiscale de ces sentiers. Si cela s 'averrait nécessaire, un historique de cette institution permettrait d'éclaircir les droits et obligations de ce qui est peut-être une survivance de droits féodaux abrogés depuis le 4 août 1789.

Question *67* (*troisième rappel*) *Réponse ministérielle.*

La question posée par l'honorable parlementaire est extrêmement importante sur les principes fonciers et fiscaux, même si les conséquences pratiques semblent difficiles à mesurer, si elles existent. Comme semble l'avoir décelé le député de la Somme, on retrouve des précédents au sujet du régime du rivage de la mer. Certains cartulaires normands du XI^{e} siècle précisent notamment les limites du « droit de varech » défini par « les objets flottants qu'un cavalier monté et muni d'une lance peut ramener au rivage ». Si une lance est assimilable à une verge de douze pieds (environ quatre mètres en Ile de France), on peut en déduire la bande de rivage contrôlée par le feudataire. On est en droit de penser que cette mesure donnait l'étendue du territoire soumis à l'autorité seigneuriale. Lorsque, sous Louis XIV, Colbert publia sa grande ordonnance créant la première caisse de retraite (Inscription Maritime), le régime de recrutement des *gens de mer*, la délimitation du domaine public maritime, l'économie forestière (bois de marine) et l'autorité des gouverneurs des Ports et Arsenaux, le droit des sentiers de bord de mer y était sous-entendu. La création des milices mobilisables presque instantanément pour s'opposer à des « descentes » de la marine britannique (bataille de St Cast) entraîna la construction de nombreux corps de garde, armés ou non de batteries de canon. Les sentiers d'accès à ces petits ouvrages de défense furent spontanément tracés. La contrebande, existant de tout temps, se doubla d'opérations clandestines à caractère politique. Les intrigues anglaises et celles des émigrés royalistes contre la République une et indivisible, obligèrent à renforcer la surveillance des côtes. Les « gabelous » initialement créés pour éviter les fraudes du sel, devinrent des garde-côtes, une police des rivages. Dans les grandes réformes voulues par Napoléon, le code civil et bien d'autres mesures furent adoptés. Mais l'opposition croissante entre la France et la Grande-Bretagne aboutit au blocus continental qui fut près de mettre les Iles britanniques à genoux. Cet affrontement économique amena un développement gigantesque des moyens douaniers. Les innombrables péages et redevances entravant la libre

circulation, dans le royaume, des personnes et des biens sous l'ancien régime avaient été supprimés, mais les droits de douanes aux frontières protégeaient l'agriculture et les fabriques continentales. Pendant un siècle les gouvernements de Sa Majesté, peu ou prou, soutenaient le libre-échange, les gouvernants français se cantonnèrent dans un protectionnisme à courte vue. Le rôle des douanes était donc vital. Pendant des dizaines d'années les rondes douanières se renforcèrent. Lorsque un mur ou une clôture de propriété privée allait jusqu'au rivage, d'un commun accord propriétaire et agents des douanes trouvaient un moyen pragmatique pour régler le problème : échalier, porte avec une clé supplémentaire pour les douaniers. Le piétinement des hommes allant d'un passage à un autre tout en surveillant, surtout la nuit, les navires suspects traça, sur des milliers de kilomètres un sentier pédestre. L'usage ne s'y trompa pas en nommant « sentier de douaniers » ces pistes passant au haut des falaises ou au bord de l'estran.

Cette exploration historique répond à la question de l'honorable parlementaire ; concrètement, l'usage des rondes pédestres de douaniers a été remplacé par des moyens variés évoqués dans la question.

98 Question écrite de M. Boursou-Lavit, député de la Somme à monsieur le ministre de l'Économie et des Finances. L'honorable parlementaire avait interrogé le département des Finances, (Question 67) sur la douane et les « sentiers de douaniers ». La longue réponse ministérielle balaye largement l'historique des rivages de la mer, de la cueillette d'épaves et du blocus continental, mais n'a pas jugé bon de répondre à la question simple à laquelle il devrait être possible de répondre par oui ou par non. (La question posée aborde le cadastre et les douanes, deux sujets relevant directement du département des finances.) Les sentiers de bord de mer connus sous l'appellation de « sentiers des douaniers » sont-ils du domaine public ; dans ce cas quelle est l'origine de propriété de ces emprises. Doivent-ils apparaître sur les documents cadastraux sans être numérotés ? Leurs limites domaniales ont elles fait l'objet d'un bornage ? Autre hypothèse : quel est le régime de ces parcelles

non cadastrées et sans numéro qui apparaissent physiquement sur de très nombreux terrains de bord de mer ? Publics ? Privés ?. Existent-elles aux yeux de la loi ? Même si les patrouilles des douanes sont assurées par des moyens plus efficaces que de simples rondes, le mythe du sentier de douanier recouvre-t-il une réalité juridique ?

Troisième rappe l Question *67 bis*

Réponse ministérielle : L'honorable parlementaire pourrait-il se rapprocher de la direction régionale des douanes du lieu du problème à régler ? Le cas d'espèce trouverait certainement une solution satisfaisante.

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
33e *session*
Questions écrites au gouvernement

Question *N° 357 :* question de M. de Bonnemaison, député du Cher, à M. le Ministre de la Reconstruction et du Logement.

M. le député expose que les ministres successifs en charge du département du logement ont, à juste titre, recommandé l'industrialisation du logement comme un moyen important de faire baisser les prix. La répétition des constructions identiques étant reconnue comme ayant le double avantage de la rapidité et de l'économie. C'est dans ce souci de répétition qu'il s'interroge sur des différences difficiles à s'expliquer. Selon les départements, le règlement départemental d'hygiène applicable à l'installation des vide-ordures impose le positionnement des vidoirs occlusifs tantôt à l'intérieur des logements, dans la cuisine, le plus souvent, tantôt dans des locaux communs *ad hoc* accessibles par le palier. M. le ministre peut-il expliquer ces différences par des raisons climatiques ou autres. Dans un souci de normalisation les constructeurs doivent-ils prévoir des colonnes de vide-ordures à accès multiples, ces derniers étant accessibles ou condamnés selon le département. Il semblerait au non-initié que la même règle pourrait s'appliquer dans toute la

France métropolitaine, évitant ainsi les solutions alternatives onéreuses.

Réponse ministérielle à la question *357* : Il a été effectivement constaté que, dans la période de reconstruction des dommages de guerre, des disparités importantes sont apparues. La position des vidoirs occlusifs a parfois varié dans un même département. Les explications données par les services départementaux ne permettent pas de dégager une doctrine claire à ce sujet. Des enquêtes approfondies vont donc être entreprises dans quelques départements-test. Dès qu'une tendance apparaîtra, et même à titre provisoire, des éléments de réponse seront publiés.

2 e *Réponse ministérielle* à la question *357*.

La politique sanitaire applicable aux vide-ordures et à la position des vidoirs occlusifs en parties communes ou en parties privatives semble relever de conceptions locales et variées de la propreté domestique. Avant la Seconde Guerre Mondiale l'installation de vide-ordures dans des immeubles récemment édifiés fut tellement rare que pratiquement ce fut réservé aux immeubles de haut niveau. Les locataires avaient des habitudes fondées sur l'existence d'un nombreux personnel domestique. Avec la Libération et la reconstruction, les besoins étaient immenses (24 % du parc d'habitation était détruit ou inhabitable. De manière quasi générale les sinistrés furent associés à la réalisation « à l'identique » des biens détruits. Néanmoins, notamment dans le cadre de l'industrialisation du bâtiment, des immeubles sans affectation initiale (ISAI) furent réalisés. Selon le montant de la créance sur la caisse de reconstruction, le sinistré pouvait être envoyé en possession d'appartements dont localisation et plans correspondaient à ses desiderata. C'est avec les I S A Ï que les améliorations en matière de logement furent les plus sensibles. La baignoire-sabot utilisée pour stocker le charbon, les balcons aménagés en clapiers à lapins furent plus rares qu'on l'a dit, mais existèrent parfois. L'utilisation de vide-ordures n'était pas connue de la plupart des nouveaux habitants. Très vite des ménagères surent emballer leurs épluchures dans de vieux journaux avant de les évacuer par le vidoir. D'autres relogés utilisèrent le vidoir

comme une poubelle, jetant directement les résidus de cuisine dans les vidoirs. Le calibrage des rejets se faisait spontanément quand les détritus étaient emballés. Mais le vidoir poubelle, restant ouvert pendant les épluchages, se trouvait parfois encombré au-delà des capacités normales. L'évacuation en force accélérait les dépôts sur les parois provoquaient même des obstructions que les dispositifs de ramonage, encore embryonnaires, avaient des difficulté à dégager. En simplifiant à l'extrême on peut dire que les vidoirs en parties privatives étaient particulièrement adaptés aux ménagères habituées à la propreté rigoureuse. En revanche les vidoirs installés en parties communes bénéficiaient de soins ménagers apportés par du personnel d'entretien intervenant régulièrement dans le local du vidoir palliaient les mauvaises habitudes de certaines. Sans entrer dans une analyse indiscrète des pratiques d'arts ménagers selon les régions, un test permit rapidement aux enquêteurs de se faire une idée sans même déranger les mères de famille. La présence de cancrelats dans le local de réception du pied de colonne était un signe d'alerte, particulièrement pour les colonnes desservant des vidoirs privatifs. Il était même inutile d'aller visiter les cuisines pour se faire une idée qui se trouvait confirmée par les visites systématiques. Dans le même temps des tentatives alternatives furent expérimentées telle que le recours à la voie humide dans la *Cité radieuse* du maître Le Corbusier à Marseille.

Après quelques dizaines d'années d'hésitation, la conclusion fut de prendre en référence les ménagères les moins soigneuses et de fixer la position des vidoirs occlusifs en parties communes. Des visites périodiques d'hygiène et de décontamination font l'objet d'obligations sanitaires pallient d'éventuelles carences ménagères.

ASSEMBLÉE NATIONALE
3e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question *N° 357 :* question de M. Lehenneux, député de l'Aisne à Mme la ministre du Travail, de l'Emploi, de la Formation permanente et de la Parité. Un employeur, dès le premier entretien d'embauche, demande au candidat de bien vouloir expressément affirmer son attachement au calendrier républicain de *1791, An Premier de la République une et indivisible* et de le confirmer par écrit. Un refus amène immédiatement l'interruption définitive de l'entretien. L'honorable parlementaire demande si une telle exigence n'est pas contraire à l'interdiction de discrimination pour des raisons philosophiques, ethniques et autres.

Réponse ministérielle. Question 357. La question posée par le député de l'Aisne ne semble pas, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, comporter de risque d'infraction au code du travail. Des espèces précédentes comparables ont été soumises à la haute juridiction (C.de Cass. , ch. Soc.). Pour recruter un imam, le conseil de la maison de prière demandait au candidat de proclamer : Il n'y a Dieu que Dieu, et Mahomet est son Prophète. L'affaire ayant été portés devant la justice pour discrimination religieuse et atteinte à la laïcité, a été tranchée, le lien entre l'emploi et la conviction ne pouvant pas être contesté.

Question *N° 408* : question de M. Lehenneux, député de l'Aisne, à Mme la ministre du Travail, de l'Emploi, de la Formation permanente et de la Parité. A la suite de la réponse ministérielle à la question 357, une précision complémentaire est sollicitée. L'employeur attaché au calendrier républicain de 1791 a décidé de l'appliquer dans ses rapports avec les salariés de son entreprise. Les mois : *pluviôse, ventôse, nivôse* sont désormais employés et les jours de la semaine *primidi*, *duodi, etc.* également.. N'y a-t-il pas là une forme de harcèlement des

employés devant respecter des usages qui leur semblent artificiels ?

Réponse ministérielle. Question *408*. Le comportement du chef d'entreprise obligeant ses salariés à vivre sous les appellations du calendrier révolutionnaire peut amener à se poser des questions sur un comportement inhabituel d'un chef d'entreprise sans pour autant considérer qu'il y a infraction au code du travail ; ceci d'autant moins que, si il n'y a pas de malentendu, la question était abordée dès le premier contact entre employeur et candidat employé. Plus que le code du travail, la médecine du travail aurait peut-être à s'impliquer dans cette étrange affaire.

Question *485* : question de M. Lehenneux, député de l'Aisne, à Mme la ministre du Travail, de l'Emploi, de la Formation permanente et de la Parité. Depuis la dernière réponse ministérielle à propos du calendrier révolutionnaire, l'employeur dont il s'agit vient de notifier, en comité d'entreprise, la décision de respecter et de faire respecter ce calendrier dans l'entreprise. Désormais toutes les dates seront exprimées uniquement dans le calendrier de 1791. Le travail sera interrompu le décadi, les jours complémentaires seront insérés entre le décadi 30 ventôse et le primidi 1er nivôse. L'honorable parlementaire souhaite connaître l'opinion des services ministériels sur un cas qui semble plus compliqué que celui qui avait été tranché en Chambre sociale de la Cour de Cassation.

Réponse ministérielle : Question *485.* Certes l'attitude du chef d'entreprise ne manque pas de surprendre, mais rien ne semble prouver dans cette attitude qu'un quelconque désir de transgression des institutions est sous-jacent. Un attachement excessif au souvenir de la Grande Révolution n'est pas répréhensible, même s'il est surprenant. Il n'est d'ailleurs pas certain que la Loi créant le calendrier révolutionnaire ait été formellement abrogée dans les formes ; c'est pourquoi le cas évoqué par l'honorable parlementaire ne doit, en aucun cas, donner lieu à des controverses inopportunes. Depuis le deuxième centenaire de la Révolution française de trop nombreux ouvrages historiques ont cherché à miner le souvenir d'une époque dont Georges Clemenceau disait que c'était un bloc qui ne devait pas être remis en cause fragment par fragment.

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
session

Questions écrites au gouvernement

Question *N° 37 :* question de M. Lehenneux, député de l'Aisne à Mme la ministre du Travail, de l'Emploi, de la Formation permanente et de la Parité. Les questions *357, 408 et 485* ne semblent pas avoir épuisé le sujet du Calendrier révolutionnaire. L'employeur déjà cité a décidé d'appliquer le nouveau comput décadaire en lieu et place du comput hebdomadaire ; il prévient son personnel que la durée légale du travail sera respecté en imputant aux jours complémentaires l'excédent ouvré, les jours sans numéro étant fériés et chômés. Y a-t-il violation du Code du travail ?

Réponse ministérielle question 37. Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, la réponse semble pouvoir être positive. Il est vrai que le sénatus-consulte de mai 1804 (Floréal an XIV) rétablissant l'usage obligatoire du calendrier grégorien pour les actes et traités engageant la Nation, est muet sur l'abolition du calendrier révolutionnaire. Dans la pratique l'abandon effectif était intervenu depuis plusieurs années, ce qui explique peut-être le silence du législateur. Il semble donc que le comput révolutionnaire viole le Code du travail en supprimant le dimanche (sauf exception quatre par mois) et en le remplaçant par le décadi (trois par mois), amputant ainsi d'un jour par mois le nombre de jours chômés. La « semaine » de dix jours au lieu de sept réduit de près d'un tiers le nombre de jours chômés. Compte tenu de ces éléments, malgré l'adhésion écrite des salariés avant embauche au calendrier révolutionnaire et sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, l'employeur est en infraction avec le Code du travail.

J.O. de la République française
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE

4e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question *N° 11 :* question de Mme Chausson , députée de l'Ain à M. le ministre des Armées, à M. le ministre des Pensions et à Mme la ministre de la Santé , de la Famille et de la Population. Mme la députée expose que, dès la fin de la Deuxième Guerre Mondiale, un Corps expéditionnaire français en Extrême-Orient (C.E.F.E.O.) a été constitué de volontaires prêts à partir pour l'Indochine Française, afin de mettre fin à l'occupation chinoise qui avait remplacé l'occupation japonaise avant même la capitulation de l'Empire du Levant. A une époque où tous manquaient de tout et où les cartes de ravitaillement encadraient presque tout, y compris, naturellement, les chaussures, il apparut rapidement qu'un fabricant de la région pyrénéenne avait imaginé une chaussure sans cuir, ni clous, et ayant une résistance exceptionnelle. Faite avec du tissu de fibres très solides d'origine locale et de semelles à base de caoutchouc de récupération, cette chaussure moulée d'un seul bloc fut jugée idéale pour l'équipement des soldats envoyés dans la colonie et les protectorats d'océan indien. Presque imputrescible malgré un climat tropical humide, elle devint presque emblématique du CEFEO. Dans les années soixante des anciens d'Indochine regroupés dans des amicales régimentaires, constatèrent qu'ils étaient très nombreux à souffrir de mycoses interdigitales pédiculaires rebelles à tout traitement. Ces lésions envahissantes devenaient invalidantes. Les caisses départementales de sécurité sociale, sauf quelques rares exceptions en Moselle et en Alsace, refusaient de reconnaître le caractère d'affections de longue durée (A.L.D.) à ces infections fongiques. L'honorable parlementaire demande s'il ne serait pas possible de constituer un comité d'experts, sous l'égide du Service de Santé des Armées, afin de se pencher sur ces cas qui seraient de plus en plus nombreux si les anciens ne voyaient pas, par ailleurs, leurs effectifs se réduire pour des raisons naturelles et inévitables.

Réponse ministérielle question 11. La question soulevée par Mme la députée de l'Ain n'a pas échappé aux services, tant des Anciens Combattants et de la Santé qu'à ceux du service de santé des Armées. Pour être clair, il s'agit d'équipements dont

le nom patronymique du fabricant s'est mué en nom commun ; les précédents sont nombreux : silhouette, poubelle, godillots, etc. Il s'git des chaussures fabriquées par l'Entreprise Pataugas. Il est en effet apparut à l'usage que le port permanent de pataugas, notamment dans les rizières de Cochinchine et du delta tonkinois, a déclanché de petites épidémies mycosiques vite jugulées par des soins d'hygiène et quelques topiques efficaces, parfois même en provenance de la pharmacopée locale. Le temps écoulé depuis le traité mettant fin à la colonisation ne permet d'aucune façon d'établir des relations de cause à effet entre les maladies fongiques qu'on ne peut guère qualifiées d'invalidantes et le port de pataugas, des dizaines d'années plus tôt.

J. O. R.f ;
Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE

5e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question *N°239 :* question de Mme Chausson , députée de l'Ain à M. le ministre des Armées, à M. le ministre des Pensions et à Mme la ministre de la Santé , de la Famille et de la Population. Mme la députée expose que, dès la la réponse commune des ministères concernés à sa question 11, les amicales d'anciens du CEFEO se sont élevés avec force contre l'insinuation ministérielle d'absence d'hygiène des combattants. Elles demandent avec insistance que le rédacteur, ou la rédactrice de ce texte soit informé du climat, des conditions de combat, des conditions de détention des combattants faits prisonniers, et en particulier ceux qui durent se rendre aux Viet-Minh après le désastre de Dien Bien Phu. Sur le fond, la réponse conjointe des ministères concernés montre, par son refus même, que l'administration redoute de ressortir d'un placard une question qu'elle espérait oubliée. S'il s'agissait d'un

faux problème, ni les Armées, ni la Santé ne s'opposeraient à un groupe de travail mandaté pour éclaircir cette question. Mme la députée demande donc qu'une investigation soit entreprise pour connaître les raisons ayant justifié que les caisses de sécurité sociale d'Alsace et de Moselle aient pris en compte comme ALD des affections fongiques refusées comme telles dans les autres départements.

Réponse ministérielle conjointe question 239. Le caractère impersonnel et anonyme des réponses ministérielles empêche de donner suite aux vœux des Amicales concernant les conditions de vie des combattants ; les départements intéressés s'inclinent devant la mémoire de ceux qui ont donné leur vie pour la République. Sur le fond, la question de Mme la députée évoquant la position des trois départements de l'est ayant accepté comme ALD des mycoses pédiculaires. Une enquête est en cours. Dès maintenant on peut observer que l'ensemble des départements en cause sont ceux qui, à deux reprises, furent annexés à l'Allemagne. On peut dès lors penser que le souvenir des *Malgré nous*, ayant été incorporés de force dans les armées ennemies, a rendu les Conseils d'administration des caisses départementales plus accessibles aux séquelles des combats. D'autre part de nombreux alsaciens-lorrains se sont engagés dans la Légion étrangère, en 1945, ce corps ayant été de tous les combats, de la RC 4 à Dien Bien Phu. A ce titre l'audience des amicales d'anciens combattants fut certainement plus forte dans les départements recouvrés. On doit aussi noter que les *Malgré nous* ont été nombreux à avoir des séquelles invalidantes aux orteils, notamment dues au gel, pas seulement à Stalingrad, mais sur tous les fronts de Russie. Les Caisses d'Alsace-Lorraine, mutualistes, ayant en outre des excédants de gestion, ont un état financier et comptable leur donnant plus de latitude pour indemniser plus largement leurs assujettis. Le ministère des Pensions a mis en place une cellule d'analyse des cas de refus de pension demandées au titre d'affections des membres inférieurs. Le service de Santé des Armées doit faire rapport sur les mycoses à long terme. Le département de la Santé doit étudier les caractéristiques techniques de fabrication de chaussures de toile ; la marque Pataugas ayant disparu, aucune

action récursoire ne peut être entreprise. Comme pourra le constater Mme la députée, l'enquête se poursuit.

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
9e *session*
Questions écrites au gouvernement

Question *N°23 :* question de M. Lucchesi , député du Gers à M. le ministre de l'Intérieur, de la Réforme administrative, des Collectivités locales et des Cultes. M le député expose que, depuis la Loi de 1902 sur les services funéraires qui fixe les obligations des municipalités en matière d'inhumation, de crémation, de transport de dépouilles funèbre, de déclarations de disparition et d'exhumation judiciaire, aucune difficulté n'est apparu dans la pratique des funérailles. Cependant un cas particulier requière une interprétation spécifique. Dans la commune de Pièraviduita, depuis plus de deux cents ans, avant le rattachement de la Corse à la France, un notable avait décidé de faire brûler sa dépouille mortelle et de faire enterrer ses cendres dans un vallon descendant vers la mer et repéré par la présence d'un châtaigner particulièrement grand. Rien, dans les règles génoises, ne s'opposait à cette pratique, bien que jugée offensante par l'Eglise. Selon des documents détenus par divers héritier, l'ancêtre avait précisé quelles étaient les conditions autorisant les inhumations près de ses cendres. Malheureusement les listes des sépultures détenus par diverses branches familiales ne coïncident pas entièrement. Le nombres de corps déposé oscille entre 103 et 106, écart minime, mais surtout les identités ne sont pas concordantes. Ces inhumations ont cessé entre les deux guerres mondiales, sans qu'une date précise fixe la dernière sépulture. Plusieurs notaires ont tenté, au cours du siècle dernier, de refaire un arbre généalogique clarifiant les liens entre les bénéficiaires de cette sépulture collective. Selon les liens de parenté des défunts, la plus grande partie doit être considérée comme ayant légué une part de

copropriété justifiant le droit des héritiers à intervenir dans toute modification du sol de la sépulture, d'autres n'avaient qu'un droit de jouissance leur enlevant tout droit délibératif dans le cas de modification de l'état des lieux. En outre il semble probable que des occupants sans droits ni titres auraient bénéficié injustement de ce cimetière privé. L'honorable parlementaire désire savoir si, dans le cas d'espèce, cette sépulture doit ou peut être considéré comme un cimetière dans le cadre de la Loi de 1902.

Pour expliquer l'urgence du problème il est nécessaire de préciser plusieurs points. Le châtaigner repère a disparu depuis un siècle (peut-être) et trois souches trouvées peuvent prétendre à identification ; mais de manière naturellement incompatible. D'hypothétiques renseignements cadastraux auraient, éventuellement, être utilisés, mais il n'en existe pas, vrais ou erronés.

Le département a entrepris la construction d'une route de désenclavement traversant le vallon ; selon l'ingénieur des Travaux publics de l'État, le tracé de cette voie ne peut pas être différent de celui retenu, en raison de la topographie particulièrement tourmentés de la zone. Les souches repères se trouvent toutes trois à divers points du projet. L'administration, après avoir vainement tenté d'approcher les ayant droits, a dû engager une procédure d'expropriation. Cette tentative ne fait que repousser le problème ; pour pouvoir accéder au terrain l'administration devra avoir versé une indemnité juste et préalable selon la loi. L'honorable parlementaire désirerait savoir le nombre d'ayant droits devant accepter une transaction pour qu'on puisse établir un accord sur la chose et sur le prix, rendant ainsi la vente parfaite. D'après les notaires consultés le nombre d'ayant droits vivants se situerait entre 47 et 58.

Réponse ministérielle Question 23. La complexité de la question posée nécessite de sérier les problèmes. L'existence d'une sépulture « libre » est fréquente en Corse, les règles applicables pour l'utilisation familiale sont absentes du Code civil mais solidement installées dans les us et coutumes familiaux.

L'identification des ayant droits actuels relève de la mission du ou des notaires. L'identification des ensevelis n'a d'importance que pour retrouver les liens existants ou supposés des occupants de la tombe avec le fondateur de ce cimetière familial. Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, il semblerait que les règles de la copropriété pourraient être utilisées pour délibérer du devenir de ce bien ni cadastré ni borné. Cependant on peut s'interroger sur la différence entre les descendants propriétaire d'un droit d'inhumation et les descendants de simples occupants *de facto* dont l'usage accepte l'existence sans pour autant donner une voix délibérative en cas d'assemblée générale extraordinaire ayant pour objet, non pas la vente, mais uniquement l'acceptation formelle de l'indemnité juste et raisonnable prévue par le Code civil.

Qu'il s'agisse de vente de gré à gré ou d'indemnité d'expropriation, la véritable difficulté sera d'identifier l'objet. Comme le souligne l'honorable parlementaire, pour qu'une vente soit parfaite, il faut et il suffit que les parties soient d'accord sue la chose et sur le prix. La difficulté principale vient de l'impossibilité de situer et de délimiter l'objet de la transaction.

9e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question *N°59 :* question de M. Lucchesi , député du Gers à M. le ministre de l'Intérieur, de la Réforme administrative, des Collectivités locales et des Cultes. La réponse ministérielle à la question 23 ouvre plus de questions qu'elle en referme. Quelle serait « l'assemblée délibérative ? » Qui aurait pouvoir pour la convoquer ? Qui établirait la feuille de présence permettant de compter les voix ? Quelles seraient les formes à utiliser pour en

contester la convocation, les votes et la signature des feuilles de présence. Avec un bon avocat, et ils ne manquent ni en Corse, ni sur le continent, qu'ils soient ou non d'origine insulaire, le règlement définitif de cette affaire, uniquement sur le plan juridique, l'affaire peut occuper encore plusieurs générations. La question abordée sur l'identification du terrain semble poser encore plus de difficultés. En effet l'absence de tout repère ou borne en surface rend difficile l'arpentage dont la seule marque est une souche à sélectionner entre trois possibles. Peut-on faire exécuter des recherches par débroussaillage au bull dozer sans avoir acquis le terrain ? Peut-on faire intervenir du matériel de travaux publics sans définir préalablement son champ d'action ? Est-il possible de faire acquérir provisoirement trois parcelles dont une seule ferait l'objet d'une acquisition définitive ? Est-il possible de jalonner et cadastrer trois lots tout en sachant qu'un seul sera définitivement aliéné ?

Réponse ministérielle question 59. La question initiale de M. le député du Gers semble s'être compliquée ; sur la dernière partie de la question s'interrogeant sur la réalité d'une vente provisoire « exploratoire », sur trois parcelles dont une seule serait définitivement conclue, la réponse, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, semble devoir être négative. Autant le détachement d'une parcelle créée à cet effet est possible, autant le Code de l'urbanisme exclut sans ambiguïté le détachement de parcelles créées à cet effet sans avoir obtenu préalablement une autorisation de lotissement, avec toutes les obligations que cela comporte. Il est tout aussi évident que créer un lotissement pour détacher une seule parcelle aboutirait à un non-sens. En ce qui concerne les voies et moyens pour donner une existence juridique à ce cimetière qu'on serait tenté de qualifier de sauvage, seule une unanimité acquise permettrait de transformer en une entité existante ce qui n'existe pas en droit. L'unanimité ne serait pas nécessaire pour aliéner tout ou partie du terrain, des règles de majorité instituées à cette occasion y suffisant. Mais il semble peu réaliste d'espérer une unanimité pour rendre possible un vote auquel certains veulent s'opposer. Devant ce nœud gordien, il

n'est pas impossible que la seule réponse soit de conseiller un changement de tracé de la route de désenclavement.

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE

11e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question *N°17 :* question de M. Boiteux , député des Hautes Pyrénées à M. le ministre de la Santé, de la Sécurité sociale et de la Solidarité. M le député expose que, depuis plusieurs années, un pensionné au titre d'un accident de trajet ne peut pas reprendre une activité professionnelle. Ce salarié a été victime d'un grave accident de la route reconnu comme accident de trajet. L'incapacité permanente partielle a été reconnu au taux de 75 %. Après plusieurs années de stabilisation, la pension ayant été liquidée sans opposition ni contestation, le pensionné a déclaré vouloir reprendre son travail, considérant qu'il ne souffrait plus d'une infirmité quelconque. A l'examen du médecin conseil, puis d'un médecin consultant, l'état de santé de l'assuré a été considéré comme exempt de toute séquelle invalidante. L'intéressé déclare que cette modification spectaculaire de son état est consécutive à un voyage à Lourdes. La nomenclature de la Sécurité sociale n'a aucun classement pour un phénomène pareil ; elle se voit dans l'obligation de refuser ce changement de statut non prévu. Par voie de conséquence l'intéressé ne peut renoncer à sa pension d'invalidité ni reprendre une activité professionnelle. Existe-t-il des précédents ? Est-il possible de permettre à ce pensionné de reprendre un emploi ?

Réponse ministérielle question 17. Dans l'état actuel des choses, et sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, une réponse négative doit être donnée. Si rien n'explique le phénomène de « guérison », aucune possibilité

n'existe pour forcer la Caisse nationale Accidents du travail à reconnaître l'existence d'un phénomène non identifié (dit miracle) dont nul n'est susceptible de fournir l'explication.

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
9e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question *N°312 :* question de M. Lejureur , député du Jura à M. le ministre des Finances et M. le ministre des Travaux publics. Des travaux d'élargissement de la R.N. 20 dans la traversée de Sèvres ont entraîné des expropriations. A la suite de ces acquisitions, le relogement des occupants dû être assuré. L'administration des ponts et chaussées obtint d'un maître d'ouvrage de logements sociaux un droit de désignation des locataires en échange d'une participation au financement. L'organisme constructeur n'étant pas maître de la désignation des locataire a demandé à l'administration de donner une garantie de paiement des loyers. Cette disposition n'est contestée par personne. Cependant, selon le contrôleur des dépenses engagées, l'État ne peut pas délivrer une telle garantie. Il y avait urgence pour les familles en voie d'expulsion, pour les travaux interrompus avec des pénalités de retard dues pour interruption de chantier, la mairie, de son côté, était en butte aux récriminations de la population s'étonnant des retards accumulés. Entre l'organisme constructeur et l'administration, une solution a été trouvée, approuvée par l'Ingénieur en chef de Seine-et-Oise. Le montant total des loyers à verser jusqu'à remboursement des prêts du Crédit foncier de France sera versé à un compte spécial ouvert par l'organisme constructeur et administré conjointement par les deux parties. Chaque année le décompte d'éventuels

impayés donnera lieu à prélèvement au profit du constructeur, l'excédant annuel étant lui-même reversé dans les caisses de l'administration. L'honorable parlementaire demande donc aux départements ministériels concernés si la solution proposée peut être ratifiée.

Réponse ministérielle conjointe : la réponse est affirmative.

``````````````````````````````````````````````````

*Débats publics*
ASSEMBLÉE NATIONALE
9e *session*

Questions écrites au gouvernement

Question *N°312 :* question de M. Coquat-Clins, député du Finistère - Sud à M. le ministre des Finances. Depuis l'instauration de la Taxe à la Valeur Ajoutée, il a été instauré la détaxe mer pour protéger les intérêts des chantiers navals et constructeurs de bateaux de plaisance. De nombreuses questions sont posées à l'administration des douanes dont les réponses semblent parfois discordantes. M. le député se permet donc de rassembler les informations et de demander à l'administration centrale si cette synthèse représente bien les errements normaux.

La Détaxe-mer est de droit pour toute construction mobile et immobile en contact avec la mer. Cela concerne indistinctement les navires et embarcations dès leur mise à l'eau que les enrochements, maçonneries et ouvrages en béton destinés aux ports maritimes, quais, appontements, estacades, à la condition expresse d'être en contact avec l'eau salée. Une question sera posée concernant les produits de dragage extraits de la mer.

Le paiement de la TVA sur les bateaux et navires est exigible à la livraison ; donc dès la sortie du chantier. Il semble
``````````````````````````````````````````````````

que certaines directions régionales des douanes, par mesure de bienveillance, acceptent de dispenser le propriétaire acquéreur de verser la TVA, un instant de raison, avant d'appliquer la répétition de l'indu, dès la mise à l'eau. Cette disposition favorable à l'acquéreur évite aussi à l'administration des écritures doubles.

La question a été posée, des réponses diverses obtenues concernant l'installation d'une coque sur un ber installé sur un terre-plein en vue des finitions, accastillage, gréement, peinture anti-fouling, etc. Est-il nécessaire, pour éviter le règlement de la TVA et son remboursement, d'avoir à mettre à l'eau le nouveau navire et de le ressortir immédiatement ?

Les produits de dragage en mer sont-ils soumis à TVA s'ils sont déversés à l'intérieur des terres ? Qu'en est-il des produits de dragages utilisés pour remblayer des terrains qui seront ultérieurement incorporés à des ouvrages portuaires à venir, mais non encore réalisés ?

Une autre question a donné lieu à des interprétations divergentes avec des conséquences dommageables pour l'usager quand deux directions régionales des douanes ont eu à intervenir. Il arrive de plus en plus souvent que des navigateurs à la plaisance soient amenés à mettre sur remorque des embarcations de fort tonnage pour les transférer d'une mer à l'autre pour la durée des vacances. Tant qu'il s'agissait de petits dériveurs à très faible jauge les services douaniers ne pouvaient ou ne voulaient pas suivre d'innombrables déplacement, parfois de quelques heures et répétés quotidiennement. Les coques dépassent parfois largement la taille de la voiture tractrice, l'extension à la totalité du territoire des contrôles volants précédemment réservés aux régions frontières, tout incita les brigades des douanes à contrôler les déplacements de grosses unités sur les autoroutes. *Stricto sensu* une embarcation à terre est soumise à TVA. Des tolérances furent accordées lors de contrôles douaniers quand la destination maritime pouvait être justifiée ; dans d'autres cas le navire était mis sous scellés sur sa remorque et, arrivé à destination, le service des douanes local brisait le scellé et informait les douaniers d'origine. Cependant certaines unités douanières décidèrent de la

confiscation jusqu'à paiement de la TVA, le remboursement étant ordonnancé après remise à l'eau. Le département ministériel concerné peut-il confirmer l'analyse faite et donner des instructions pour qu'une seule manière de faire soit appliquée dans l'ensemble du territoire métropolitain ?

Réponse ministérielle 312. Le résumé des pratiques douanières établi par l'honorable parlementaire retrace avec précision la doctrine de l 'Administration des Douanes, en liaison avec les services fiscaux pour les problèmes de TVA et de détaxe-mer. Une clarification et unification des procédures douanières fera l'objet, prochainement, d'une ciculaire reprenant les questions évoquées. Précisions : l'acte de francisation – document douanier – est la naissance de tout engin flottant, à l'exclusion des engins de plage. Dès lors qu'il y a eu francisation et enregistrement aux Affaires maritimes, l'embarcation est née et nommée avec vocation de naviguer en mer. Le passage sur ber avant mise à l'eau n'est pas obligatoire si la francisation a eu lieu. Un problème est en cours d'examen et concerne les ports d'estuaire. Quel est le degré de salinité exigé pour constater la navigation maritime en lieu et place de la navigation en eau douce ? Le problème d'interception des bateaux transportés par voie terrestre avec une remorque automobile sera résolu dans la circulaire précitée ; un problème est encore non-résolu : les bateaux de plaisance immatriculés dans un quartier des Affaires maritimes et déplacés par voie routière à destination d'un plan d'eau, lac, retenue de barrage, canal fluvial. En ce qui concerne les produits de dragage, des consignes de tolérance seront données aux agents des douanes dès lors qu'un remblaiement apparaît contribuer à exonder un terrain à vocation maritime.

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
13e session

Questions écrites au gouvernement

Question *N°312 :* question de M. Alain St-Médard député de l'Aude à M. le ministre de la Culture et à M. le Ministre de l'Équipement et du Tourisme. Depuis trente ans d'immenses travaux ont été réalisés au Louvre, premier musée du monde en richesse de collections comme en nombre de visiteurs. Sur le berceau du « nouveau Louvre » de nombreuses fées s'étaient penchées. Le plus haut représentant de la culture et de la vie politique française avait choisi un des plus prestigieux, sinon le plus prestigieux architecte du monde. Déménager le ministère (et son ministre) le plus puissant du pays, creuser un sol chargé d'histoire, multiplier les espaces nouveaux, couvrir des cours entières, édifier au centre géométrique de cet espace une pyramide de verre, tels furent les projets, telles furent les réalisations. Les polémiques subalternes contre telle ou telle partie du programme pharaonique sombrèrent dans l'indifférence. Cependant, il y a apparemment un sujet tabou : le visiteur. Qui, parmi les bonnes fées, a joué la fée Carabosse ? Pourquoi l'existence de visiteurs semble-t-elle avoir été oubliée ? En toutes saisons on constate, qu'il neige, qu'il gèle, qu'il vente, qu'il pleuve ou que ce soit la canicule et son soleil de plomb, que de longues files de visiteurs serpentent autour de la pyramide de M. Pei. Il est exact qu'une entrée existe dans l'aile Richelieu, qu'un accès est possible en passant par le Carrousel. Il n'empêche que la majeure partie des visiteurs, étrangers ou « régionaux » puisqu'il faut appeler ainsi les provinciaux, en attendant qu'on les qualifie de « domestiques » comme les vols aériens intérieurs, la majeure partie des hommes, femmes et enfants se dirigeant vers les caisses doivent

piétiner longuement, exposés aux intempéries. L'honorable parlementaire demande aux départements ministériels concernés deux réponses. Quand a-t-on et qui a décidé d'ignorer, voire même de nier l'existence de visiteurs ? Quelles sont les mesures indispensables prévues pour remédier à cette incroyable omission.

Troisième rappel

Réponse ministérielle du ministre de la Culture. Question 312 . M. le député de l'Aude n'hésite pas à mettre en cause, dans sa question, les plus hautes autorités ; il le reconnaît lui-même. Personne, même les opposants les plus excessifs au Grand Louvre, n'avaient critiqué la perfection de conception de cet ensemble unique au monde. On peut se demander si l'honorable parlementaire, victime d'un patronyme prêtant à plaisanteries, n'a pas confondu parapluie et perspective. Imagine-t-on l'installation d'un chapiteau de cirque devant la Galerie des Glaces, à Versailles, sous prétexte de conditions météorologiques défavorables.

Réponse ministérielle du ministre de l'Équipement et du Tourisme. Question 312. Il est prématuré de mettre en cause une erreur de conception consécutive à une omission. Naturellement le programme défini au plus haut niveau pour guider l'architecte a tenu compte des nécessités d'accueil de visiteurs de plus en plus nombreux ; c'était même la volonté d'origine de l'opération dite « du Grand Louvre ». Le recul du temps n'est pas encore venu donner une unité complète à la vision grandiose qui attire chaque année des millions de touristes. Il faut notamment remarquer que la couverture de la cour Denon n'est complètement achevée et que les abords du Louvre médiéval ont encore à être adaptés à la présentation des objets de fouille provenant des fossés du donjon. L'honorable parlementaire lui-même rend hommage à l'ampleur de la conception comme à celle de la réalisation. On peut éventuellement regretter la durée d'un achèvement qu'on peut espérer prochain, il n'en reste pas moins que l'ensemble nouveau est une réussite que le monde nous envie. La fréquentation touristique est là pour en faire foi.

———————————

14e session

Questions écrites au gouvernement

Question *N°234 :* question de M. Alain St-Médard, député de l'Aude à M. le ministre de la Culture et à M. le Ministre de l'Équipement et du Tourisme. Les textes donnés par les départements de la Culture et de l'Équipement et du Tourisme (Q. 312), bien que qualifiés de réponses, n'ont aucunement le caractère de ce qu'on entend généralement par réponse. Parler de tout et de rien sauf de la question posée est un art qui s'apprend peut-être dans telle ou telle grande école, il n'est pas à sa place au Journal Officiel. Le ministre de la Culture est allé chercher dans un annuaire des blagues de potache les propos visant le patronyme du parlementaire ; il y a bien des années qu'au Lycée de Pau toutes les variantes aqueuses sur la fête de la pluie ont été rabachées. La plaisanterie sur le chapiteau de cirque à ériger à Versailles serait peut-être l'occasion pour les protecteurs du patrimoine architectural national de se souvenir des ouvrages de toile installés place de la Concorde (*olim place de la Révolution)* pour abriter de la pluie ou du soleil les personnalités invitées à assister au défilé de la Fête nationale.

Quand on veut trouver une solution, on la trouve. Si la question avait été posée à M. Pei, ce serait faire injure à ses qualités de penser qu'il n'aurait pas trouvé une réponse.

Si les nombreuses intelligences de la rue de Valois ne savent pas dans quel sens orienter leurs réflexions, il suffit de leur rappeler que des accès menant à un cheminement souterrain largement balisé pourraient accueillir, dès les fondations de l'Arc du Carrousel, une zone abritée menant jusqu'à la guichetterie, sous la pyramide. Les visiteurs auraient ainsi le choix de plusieurs possibilité, en plein air ou à l'abri. La vraie question ne serait-elle pas : a-t-on le droit de remettre en cause une partie de la création « divine » ? Vaut-t-il mieux reconnaître qu'il y a une question et une solution ou se

cramponner en niant l'évidence : les visiteurs sont mal accueillis.

Le département du Tourisme, lui, semble penser qu'en se camouflant derrière une touffe d'herbe il sera invisible. Attendons encore un demi siècle et tout sera réglé. Pourquoi et comment ? Attendez encore et vous verrez !

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
21e session

Questions écrites au gouvernement

question 43 M. de la Pompe, député du Lot à monsieur le Ministre de l'Intérieur et à M. le ministre de la Défense. L'honorable parlementaire expose sa conviction de représenter l'opinion publique en se réjouissant de la diminution impressionnante des accidents mortels sur les routes. Il expose cependant sa préoccupation devant les effets pervers de la multiplication des contrôles par tachymètres avec traitement informatisé des procès-verbaux et des retraits de points de permis de conduire. Dans diverses régions de France on signale des sanctions aboutissant même à des retraits de permis de conduire à des conducteurs de camion de Premier secours ayant été enregistrés pour dépassement de vitesse autorisée. Un gendarme ou un policier aurait su apprécier les circonstances de circulation du camion rouge ; naturellement ni le radar ni l'ordinateur ne sont aptes à distinguer les raisons de cette infraction et à juger des priorités. Les secours, policiers, pompiers, gendarmes, ambulanciers et, parfois même, engins du parc des Ponts et Chaussées peuvent être obligés à dépasser les vitesses autorisées pour intervenir sur un sinistre. Cela n'exonère pas les conducteurs de l'obligation de respecter le

Code de la route. Néanmoins il peut être nécessaire de transgresser une règle pour en respecter une ayant la priorité : Sauver ou périr, devise des sapeurs pompiers, peut justifier de transgresser des règles moins impératives.

Simultanément on voit prospérer des mises en examen pour mise en danger de la vie d'autrui, avec ou sans constitution de partie civile, fondées sur une trop longue attente des secours. Les proches de victime et parfois même les victimes elles-mêmes reprochent aux secours une aggravation de leur état due à la lenteur de l'intervention. Pour reprendre une formule ayant fait ses preuves : Un train peut en cacher un autre ! Un mal est parfois nécessaire pour éviter un mal plus grand. L'honorable parlementaire demande au département de l'Intérieur et au département de la Défense (Gendarmerie) de quelle manière, chacun en ce qui le concerne, il entend mettre fin à la situation évoquée ci-dessus.

Réponse ministérielle conjointe : question 43. Bien qu'exceptionnelle la situation évoquée par M. de la Pompe, député du Lot, n'a pas échappé aux départements ministériels doublement concernés. En effet, si les forces de police et de gendarmerie ont été déchargées par l'installation de matériels de constatation et d'une filière informatisée de traitement des infractions, cette transformation, on pourrait presque parler de révolution, d'une part importante de leurs missions en actions préventives ne doit pas faire oublier que ces mêmes forces sont parfois obligées de se livrer elles-mêmes à des infractions mineurs au Code de la route. Quand la chaîne de constatation et de répression comportait une intervention humaine, le bon sens des forces de l'ordre suffisait à éliminer ce genre d'incidents. Depuis que l'informatique est devenue un acteur à part entière de la politique de sécurité routière, l'intervention du bon sens, qu'on ne peut pas espérer, dans l'état actuel des systèmes, d'une machine efficace mais sans état d'âme, amène à rechercher ailleurs l'aptitude à réfléchir. Ce n'est possible qu'en réintroduisant la pensée humaine. L'automatisation et la dépénalisation en traitant de manière contraventionnelle et non plus correctionnelle les infractions, rend impossible l'intervention d'un magistrat, qui, dans l'ancien cursus, aurait

pu classer l'affaire ou même introduire un appel *a minima* pour requérir un classement sans suite. L'Autorité judiciaire, dans son indépendance, saurait seule proposer une solution à ce dilemme. L'honorable parlementaire pourrait interroger la chancellerie sur cette difficulté. Le fait que les mêmes forces de l'ordre puissent être amenées à sévir pour réprimer des infractions qu'elles peuvent être amenées à commettre ne permet pas d'ignorer le vieux dicton du droit français : *Nul ne peut être juge et partie.*

22e session

Questions écrites au gouvernement

question 158 M. de la Pompe, député du Lot demande à monsieur le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, dans quelle mesure, et sans porter atteinte à la séparation des pouvoirs, les magistrats du parquet pourraient intervenir dans le processus récemment instauré pour automatiser complètement la répression des dépassements de la vitesse autorisée. Par la question 43, le problème provoqué par l'automatisation intégrale des constatations et de la répression de certaines infractions au Code de la route, amenant des sanctions et des retraits de point au permis de conduire de conducteurs de véhicules de secours a été exposé. Les départements concernés constatent, dans l'organisation nouvelle, l'impossibilité d'une élimination des sanctions pour des infractions dont pourtant la commission était justifiée par un intérêt supérieur. L'honorable parlementaire attend donc du Garde des Sceaux, ministre de la Justice dont la double qualité l'autorise à rendre compatible l'autorité de la Justice et la souveraineté de la Loi, la solution aux problèmes évoqués ; la « zone gendarmes » et la « zone police » quelles que soient leur découpage, ne pourront en aucun cas supprimer d'éventuels conflits.

Troisième rappel.

*Réponse ministérielle.*du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice à M. le député du Lot (question 158) l'importante question posée par M. le député du Lot valait une réponse détaillée. Il faut, préalablement à l'étude de cas concrets, procéder à un rappel des principes fondamentaux de la République. L'autorité judiciaire est souveraine dans le cadre des lois qui la régissent. Evoquer, même comme une simple hypothèse, une intervention du Parquet pour influencer un tribunal amènerait la magistrature du siège se lever, unanime, pour s'opposer à un tel viol de l'autorité.

Ceci posé, la décision du législateur, sur la proposition de l'exécutif, de dépénaliser certaines infractions routières afin de faciliter et accélérer la répression par de simples procès-verbaux, montre combien ces matières sont délicates et combien des décisions de simplification peuvent avoir des effets pervers. Le fait qu'un conducteur soit sanctionné par un tachymètre automatique transmettant les informations nécessaires à la mise en recouvrement de l'amende de composition et le retrait d'un ou plusieurs points d'un permis de conduire sans intervention de quiconque, juge ou même greffier donne la démonstration des effets excessifs du recours à la science informatique. Comme il ne semble pas que gouvernants et élus envisagent de revenir à la correctionnalisation des infractions routières, il reste donc à trouver les automatismes capables de discerner les infractions pures de celles se justifiant par la priorité des urgences. Tant que de tels mécanismes ne sont pas trouvés et mis en œuvre, seul l'arbitraire serait en mesure de corriger, pour les conducteurs en mission d'urgence, l'automaticité des retraits de points. Il faut cependant être conscient que de tels agissements, explicables pour une certaine éthique de responsabilité, n'éviteraient pas la critique de non-respect de l'égalité des citoyens devant la loi. Enfin rien ne permettra d'éviter le risque du gendarme en infraction « pour le bon motif. » Comme l'écrivit, il y a fort longtemps, un évêque maghrébin *Quis custodes ipsos custodiet*. Qui gardera les gardiens se demandait déjà Augustin.

22e session

Questions écrites au gouvernement

question 217 M. de la Pompe, député du Lot demande à monsieur le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, s'il a bien compris la réponse faite à la question 158. Dans l'état actuel des lois, décrets, arrêtés et circulaires, rien ne permet d'exonérer un pompier, gendarme, policier ou ambulancier de retraits de points et même de retrait de permis de conduire décidé par un appareil, même si l'urgence d'intervention de secours n'est contesté par personne. Si des déplacements sur les lieux d'un sinistre sont retardés par un respect servile des limitations de vitesse et que les ayant droit de victimes recherchent les médecins, ambulanciers, gendarmes et pompiers pour mise en danger de la vie d'autrui et non assistance à personne en danger, aucun moyen légal ne permettra d'invoquer les limitations de vitesse pour justifier l'intervention tardive des secours. En fait ce sera seulement par cette voie détournée qu'un sauveteur pourra rechercher, et même éventuellement obtenir, la reconnaissance du cas de force majeure, sans pour autant, réclamer et obtenir la restitution des points de permis de conduire effacés par la machine.

Réponse ministérielle à la question 217

L'honorable parlementaire ayant parfaitement analysé les problèmes soulevés est certainement saisi d'un cas d'espèce. La chancellerie l'invite donc à prendre l'attache de la direction des affaires criminelles et des grâces.

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE

22e session

Questions écrites au gouvernement

question 39 M. Carmagnola, député de Sapaudia demande à monsieur le Ministre de l'Education les mesures qu'il entend prendre pour épurer les noms de rues. L'honorable parlementaire rappelle la courageuse décision du Maire de Paris supprimant l'appellation de la rue Richepance, ce nom étant celui d'un général colonisateur des Antilles. Une telle initiative n'aurait pas dû rester isolée. Sans aller jusqu'à modifier toutes les plaques portant un nom inacceptable, ce dont seraient massivement bénéficiaires les fabricants de plaques émaillées, il serait bon d'insérer dans les livres d'histoire des mentions formatrices pour les jeunes filles et garçons dont l'intelligence peut être faussée par la seule répétition de noms honnis. L'exemple à prendre comme modèle nous a été donné par Pierre Larousse. Dans son Grand Dictionnaire Encyclopédique de la Langue Française (G.D.E.L.F.) il ne cache pas ses convictions. C'est ainsi que Bonaparte (Napoléon) est inscrit comme général républicain mort le 18 Brumaire 1799. Cette manière d'enseigner aux jeunes écoliers et collégiens l'histoire en même temps que la formation civique suffirait, en une génération, à former de solides patriotes aux convictions étayées sur la connaissance. Des généraux stipendiés de la réaction, il y en a des dizaines. Les pseudo savants induisant en erreur des citoyens de bonne fois sont légion. Un annuaire des fausses gloires n'alourdirait pas en vain les cartables de nos écoliers. M. le Ministre envisage-t-il de nommer une commission composée d'esprits aux convictions éprouvées pour préparer l'installation de rédacteurs convaincus de l'urgence de leur mission. Dans le cadre des nouvelles institutions européennes, cette commission pourrait servir de modèle pour en créer de semblables à travers toute l'Union.

Réponse ministérielle à la question 39

M. le Ministre de l'Éducation remercie M. le député de Savoie pour son intéressante question. Il se doit, avant même d'aborder le fond, de rappeler à l'honorable parlementaire que les noms attribués aux divers départements par l'Assemblée constituante ne sont susceptibles de modification que dans le cadre d'une loi. Certes le rattachement de la Savoie à la nation est postérieure à la Grande Révolution, il n'en reste pas moins

que, bien que découpée en deux départements, la terre savoyarde fait partie de la République. Sur le fond même de la question, il faut s'interroger sur les avantages en regard des inconvénients d'une sorte de mise au pilori de citoyens défunts. Le Code civil (code Napoléon) a prévu que, pour les crimes, la durée de prescription soit ramenée à dix années, contrairement à la prescription trentenaire générale. Pourquoi cette prescription accélérée ? Dans le but d 'accélérer le rétablissement de la concorde entre les citoyens après les excès de la Grande Révolution, le Premier Consul choisissait l'incitation au pardon réciproque. C'est ainsi qu'il engagea à œuvrer côte à côte des évêques jureurs et des réfractaires, des « régicides » et des officiers de l'Ancien régime.

Le même personnage illustre peut être perçu bien différemment d'un siècle à l'autre. Ainsi Jeanne *la Lorraine* qui fit l'objet d'un procès aboutissant à une condamnation au bûcher puis d'une réhabilitation après un second procès, peut être considérée comme un personnage de premier plan de l'histoire nationale vue par les Armagnacs ou d'un obstacle regrettable qui a retardé d'un demi millénaire l'union d'une Europe occidentale qui n'avait qu'une langue : la langue française et qu'un souverain, Roi de France et d'Angleterre. Les généraux de la Grande Guerre furent l'objet d'adulation qu'une nouvelle lecture transforma en massacreurs ignares. Le Général de Gaulle, acclamé en 1944, ennemi de la République en 1946, fut salué comme décolonisateur et condamné sans appel comme fauteur de coup d'état ; trente ans après sa mort l'ensemble de la classe politique se réclame de lui. L'idée de proscrire tous les thuriféraires du gouvernement de Vichy butte sur certains noms de récipiendaires de la *Francisque* du Maréchal Pétain. Seul l'Institut de France pourrait être chargé de parrainer des listes de moutons noirs ; ce serait entraîner notre institution la plus prestigieuse dans une chasse aux sorcières dont la République ne sortirait pas grandie.

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
3e session

Questions écrites au gouvernement

Question 152 Mme Anna Stasy députée du Var demande à monsieur le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, de bien vouloir préciser le champ d'application de la Loi sur les crimes nazis, dite Loi Gayssot. En préambule l'honorable parlementaire rappelle que certaines archives américaines viennent d'être déclassées et sont donc devenues accessibles aux historiens. C'est le cas des compte rendus *in extenso* des travaux de la Commission des activités anti-américaine dite Commission Mac Carthy. Dans des procès verbaux apparaissent nominalement divers citoyens américains qui citent des ressortissants étrangers, notamment, mais pas seulement, des Soviétiques. Un des sujets revenant périodiquement est celui des 17 000 Polonais assassinés à Katyn. Dans l'état des connaissances sur ce sujet, à l'époque de la Commission Mac Carthy, la responsabilité nazie dans ce massacre n'était guère contestée. A la lecture des archives accessibles depuis peu, des témoins ayant déposé devant la commission semblent avoir subi des pressions pour accabler l'Armée rouge de toute la responsabilité de ce massacre. Depuis cette époque les soldats de la *Wehrmacht* furent longtemps considérés comme les acteurs de cette boucherie. Il fallut attendre la *Glasnost* du président Gorbatchev pour définitivement désigner la responsabilité de Staline qui avait pourtant accusé les Nazis d'avoir perpétré cette atrocité. Or un certain nombre de témoins cités à comparaître devant la Commission Mac Carthy ont fait référence à des documents historiques émanant de la presse française avec des signatures éminentes ; pour n'en citer qu'une, Louis Aragon et Elsa Triolet ont signé - et écrit ? – de nombreux articles incriminant l'armée allemande. Pour l'histoire il serait intéressant de procéder à des recherches pour comprendre comment la bonne foi d'éminents hommes de lettre a pu être surprise. Cependant il semble que la

Loi Gayssot interdise, sous peine de poursuites pénales, d'étudier quelque sujet que ce soit concernant, de près ou de loin, les crimes nazis. L'honorable parlementaire, avant de suggérer à un thésard de consacrer une étude au massacre de Katyn, souhaite avoir l'avis de la Chancellerie sur la liberté d'un historien ou sur l'impossibilité de violer un tabou.

Réponse ministérielle question 152 à M. le Garde des Sceaux, ministre de la Justice. L'étude d'un événement presque soixante-dix ans après, ne devrait pas être une affaire polémique mais purement historique. Il est de tradition, dans l'Université française, de n'exclure aucun sujet des études historiques. Ni la Saint Barthélemy, ni les Massacres de septembre, ni les exécutions de Communards n'ont été des événements cachés par le manteau de Noé. Un expert hautement qualifié en matière de vérité a évoqué « la force injuste de la loi ». Il est difficilement contestable de reconnaître l'intérêt historique d'une étude de Katyn. Cependant, ce qui est déjà connu, personne n'a plus de doute sur l'origine des ordres ayant abouti à cette élimination brutale de plus de 17 000 officiers polonais. Si des recherches historiques aboutissait à exonérer le régime nazi d'une responsabilité dont personne ne doute qu'elle n'en aucune dans ce cas précis, il semble impossible d'éviter l'application de la Loi interdisant toute recherche historique sur les crimes nazis. Ce que la loi a fait, seule une loi pourrait le défaire. L'abrogation totale de la loi dite Loi Gayssot semble, dans l'état actuel des équilibres politiques, très improbable. Une modification laissant une porte ouverte à des recherches historiques semble, elle-même, ne pas devoir être adoptée facilement. La Chancellerie n'est pas qualifiée pour porter un jugement sur la persistance des passions politiques.

Débats publics
ASSEMBLÉE NATIONALE
5e session

Questions écrites au gouvernement

Question 13 M. Tricaux, député de l'Aisne, demande à M. le Ministre des Finances les conditions d'intervention du service des Domaines pour estimer la valeur d'un terrain à bâtir. Sauf erreur de sa part, le député considère que le service des Domaines peut être consulté pour avis par une collectivité locale, une société d'économie mixte, ou les services du Trésor concernés par une transaction foncière. Il existe même une Mission permanente du Trésor près le Crédit foncier de France qui émet un avis sur les opérations foncières ayant vocation à bénéficier d'un prêt garanti par l'État. Dès qu'il ne s'agit pas d'une opération individuelle, l'avis des Domaines peut être sollicité. Cet avis est destiné à faire refuser le bénéfice des prêts à la construction si des indices de spéculation foncière apparaissent. Cette suspicion amène la Mission permanente du Trésor à refuser la garantie de l'État, ce qui entraîne naturellement le refus du prêt. Le motif de refus est toujours le même : terrain acheté trop cher, marque de spéculation. Lorsque la transaction porte sur un terrain faisant l'objet d'une hypothèque judiciaire au profit du Trésor, ce qui signifie que le prix de vente est fixé par les Domaines, l'acquéreur est en droit de penser que le prix sera accepté par la Mission du Trésor. Dans un département connu par la quantité de ses vendanges plus que par leur qualité, une acquisition d'un terrain frappé d'une hypothèque au profit du Trésor fut cependant refusée par la Mission permanente. Si le prix était jugé acceptable par le bénéficiaire de la vente, il était jugé trop élevé par le même service domanial, spéculation patente ! Il est question d'une main droite qui ignore ce que fait la main gauche, qu'en pense le département ministériel concerné ?

Dans un autre cas s'étant présenté dans un département au long passé tauromachique, le terrain proche des arènes avait été vendu à un prix conforme à celui d'autres transactions

récentes comparables. Pourtant les Domaines avaient jugé le prix d'achat trop élevé. Il fallut des mois d'enquête quasi policière pour comprendre le refus opposé par les Domaines. L'histoire remontait à la fin de la Deuxième Guerre Mondiale. Les troupes allemandes en retraite exécutèrent sauvagement des otages, dont le fils unique d'un habitant et de sa femme. Quelques années après, l'officier allemand responsable du détachement auteur de ces exécutions sommaires, retrouvé, fut accusé et jugé par le tribunal militaire de Bordeaux. Acquitté, il fut abattu à la sortie du tribunal par le père d'une victime. Arrêté, le père fut incarcéré immédiatement. Sa femme se trouva donc seule, incapable de faire face à cette situation dramatique. Un voisin et cousin vint proposer ses bons offices pour la conseiller… et obtint une promesse de vente à un prix très bas pour ce terrain proche des arènes. L'incarcération se prolongea, le père ayant prononcé des paroles inacceptables aux yeux des juges concernés. La femme, à bout de ressource, céda le terrain au cousin, voisin. C'est le prix de la transaction forcée qui servit de base aux Domaines pour estimer le terrain en cause, des années plus tard. Certes le vendeur s'enrichissait de manière indécente, mais non pour les conditions de la vente, mais pour les conditions de l'acquisition. Pourquoi les futurs accédants à la propriété devaient-ils se voir refuser un prêt à la construction ? Les Domaines sont-ils habilités à jouer les justiciers ?

Réponse ministérielle question 13. Le ministre des Finances ne peut que s'intéresser aux importants cas d'espèces ayant donné lieu à la question de l'honorable parlementaire. Il s'agit d'ailleurs de deux questions très différentes. Il n'y a rien d'anormal à voir les services du Trésor chercher à tirer le meilleur prix d'une cession forcée consécutive à une condamnation pour fraude fiscale. D'autre part, si le prix obtenu par le Trésor est supérieur au marché, il est normal que les Domaines le signalent. C'est à la Mission permanente d'en tirer les conclusions. L'autre cas, exploitation d'une situation familiale douloureuse, ne saurait être acceptée. La vente à un prix normal n'empêche pas l'existence d'une spéculation ; là encore les Domaines n'ont fait que refléter une situation de fait.

Si les données fournies par l'honorable parlementaire sont portées à la connaissance du Chef de la Mission permanente, le ministre ne doute pas que celui-ci tiendra compte du cas d'espèce.